14 les cahiers du patrimoine

LE PATRIMOINE ARCHITECTURAL DU PONTIAC

Le groupe pour la sauvegarde du patrimoine du Pontiac

LE PATRIMOINE ARCHITECTURAL DU PONTIAC

Le groupe pour la sauvegarde du patrimoine du Pontiac

104-04687/

Le groupe pour la sauvegarde
du patrimoine du Pontiac

Philip Gabriel
Peter Ruppell
Marilee DeLombard
Lise Lauriault
Joseph Newport
Phillip Van Horn
Norbert Senf
Elke Bzdurreck-Wills

ISBN 2-551-04103-1
Dépôt légal, Bibliothèque nationale du Québec
2e trimestre 1981
©Ministère des Affaires culturelles, 1981
Conception et réalisation: Gabriel/design

Avant-propos

Fruit d'une heureuse collaboration entre le «groupe pour la sauvegarde du Pontiac» et le gouvernement du Québec, ce nouvel ouvrage, intitulé *Le patrimoine architectural du Pontiac*, constitue un résultat concret de la politique culturelle visant la prise en charge du patrimoine local par la population.

Dans ce projet, le ministère des Affaires culturelles a fourni un support technique et surtout financier à l'excellent groupe dirigé par monsieur Philip Gabriel qui a réalisé un travail vraiment remarquable tant par l'identification que par la description du patrimoine architectural du comté de Pontiac. Le texte, les photos et tout particulièrement les dessins portent la marque de l'attachement et du respect des auteurs pour leur patrimoine. Ils savent nous les transmettre. Déjà, cette initiative a eu des suites heureuses qui ont bien vite dépassé le stade de la sensibilisation; des gestes concrets de conservation et de mise en valeur sont en voie de réalisation et nous tenons à en féliciter les responsables.

Nous souhaitons que ce premier ouvrage publié par le ministère des Affaires culturelles sur le patrimoine de l'ouest du Québec permettra de resserrer les liens qui doivent unir les diverses régions géographiques et les diverses ethnies qui composent le Québec, en faisant connaître à l'ensemble de la population ce patrimoine fort riche mais encore trop mal connu.

La Direction générale du patrimoine.

Préface

Le comté de Pontiac possède un riche patrimoine architectural. Aussi, nous a-t-il été difficile de choisir les bâtiments qui devaient être présentés ici. Dès le début, notre intention était d'effectuer une sélection qui soit vraiment représentative des constructions intéressantes. Bien que, faute d'espace, nous ayons dû supprimer de nombreux exemples de belle architecture, nous espérons pouvoir vous faire admirer les différentes facettes de la vie dans le Pontiac.

Cet ouvrage ne se veut ni un manuel d'histoire ni un traité d'architecture. Il est né d'une exposition itinérante qui, au départ n'était destinée qu'à la population locale. Nous espérons qu'en plus de vous procurer un plaisir esthétique et un divertissement culturel, cet ouvrage saura vous faire apprécier à leur juste valeur des bâtiments qui, aux yeux des habitants de notre région, semblent banals tant ils sont nombreux.

Les gens de la vallée de l'Outaouais, où se trouve vraisemblablement le plus important groupement de bâtiments en billes (troncs d'arbres non équarris ou "bois rond") de l'Amérique du Nord, ont de la difficulté à comprendre comment, à peine à quelques centaines de kilomètres plus loin, on peut tenir en grande estime n'importe laquelle de ces granges ou maisons.

Dans les fermes éparpillées çà et là dans la région, on peut souvent retrouver des témoignages inaltérés de ce que fut la vie des générations précédentes.

Shawville et ses imposantes résidences en briques, Quyon et l'étonnante variété de ses maisons de bois, Portage-du-Fort et sa collection de maisons de pierres sont autant d'exemples qui nous font voir le pittoresque de ces villes et villages bâtis à l'image de leurs habitants.

D'un bout à l'autre du comté, les endroits où l'histoire a laissé sa marque ne manquent pas: qu'il nous suffise de mentionner le poste de traite de la Compagnie de la Baie d'Hudson à Fort-William (présentement en restauration) et la maison Bryson que l'on a l'intention de rénover en vue d'en faire un centre communautaire.

Pour nous, ces recherches et découvertes ont constitué une aventure enrichissante. Nous espérons que ce livre saura vous faire apprécier notre patrimoine architectural et vous donner une meilleure connaissance de notre milieu.

Table des matières

	Avant-propos	1
	Préface	3
	Comté de Pontiac, partie sud	5
	Situation géographique du comté de Pontiac	6
	Aperçu historique	7
1	Abris amérindiens	8
2	Poste de traite/Fort-William	10
3	Exploitation forestière/Dépôt-Usborne	14
4	Maisons en bois équarri	18
5	Granges en billes	24
6	Ferme de James Prendergast	30
7	Village de bois équarri/Nickabeau	34
8	Eglise catholique/Chapeau	38
9	Petit village/Sheenboro	46
10	Maison de ferme Bryson/Fort-Coulonge	50
11	Pont Rouge	58
12	Bâtiments de brique/Shawville	60
13	Forge	64
14	Pavillon des Expositions/Shawville	68
15	Moulin à farine	71
16	Ecoles	76
17	Bâtiments de pierre/Portage-du-Fort	80
18	Ferme de Valley Brook	88
19	Autres bâtiments de ferme	92
20	Maisons de ferme en pierre	96
21	Maison Mohr/Quyon	100
22	Chemin de fer	104
23	Petits magasins	108
24	Rue Front/Campbell's Bay	111
25	Chalets d'été/Norway-Bay	114
26	Boiserie décorative	116
27	Eglises protestantes	119
	Bibliographie	124
	Postface	125
	Remerciements	126

Comté de Pontiac, partie sud

Situation géographique du comté de Pontiac

Aperçu historique

Situé au sud-ouest du Québec, le comté de Pontiac s'étend sur 24 000 kilomètres carrés. Sa vaste superficie en fait l'un des plus grands comtés de la province et pourtant, sa population totale n'est que de 20 500 habitants.

Même si politiquement et administrativement il fait partie du Québec, le comté de Pontiac est situé tout près de la province de l'Ontario, et cette proximité n'est pas que géographique. Bien qu'en certains endroits, les habitants d'origine allemande ou polonaise soient en majorité, le comté a été peuplé par des immigrants majoritairement anglophones, surtout Écossais ou Irlandais, et la plupart de leurs descendants trouvent qu'ils ont beaucoup plus de choses en commun avec leurs voisins d'outre-Outaouais qu'avec le reste du Québec.

L'histoire du Pontiac se confond avec celle de l'Outaouais, ce majestueux cours d'eau qui prend sa source dans le Témiscamingue pour aller se jeter dans le Saint-Laurent et qui fut pendant longtemps la seule voie de transport d'est en ouest.

Au début du XVIIe siècle, les Algonquins et les Hurons parcouraient déjà la rivière dans leurs canots d'écorce: c'était pour eux la voie de navigation par excellence qui leur permettait de faire la traite sur un vaste territoire.

Les Français furent les premiers Blancs à remonter l'Outaouais pour faire le trafic des fourrures. Dès la moitié du XVIIe siècle, Louis d'Ailleboust de Coulonge établit un poste de traite non loin de l'emplacement actuel de Fort-Coulonge. Mais après l'arrivée des Européens commerçants de fourrures, les conflits surgirent entre les peuples autochtones. Au XVIIIe siècle, les Iroquois forcèrent les tribus plus pacifiques à quitter la rivière afin d'en acquérir la maîtrise.

Après la Conquête, l'Outaouais continua d'être la route des voyageurs et des coureurs de bois, mais au début du XIXe siècle, des immigrants américains allaient imprimer à la région de l'Outaouais une vocation forestière. L'entreprise ne tarda pas à s'étendre jusqu'au Pontiac et les compagnies exploitantes se rendirent rapidement maîtres de l'économie de la région.

La rivière et ses affluents jouaient un rôle vital dans l'exploitation forestière. A partir de forêts de plus en plus éloignées, on faisait flotter chaque printemps d'immenses radeaux de billes jusqu'à Ottawa et même jusqu'à Québec. Les bûcherons créèrent des villages entiers, comme celui de Nickabeau. Des villes grandirent là où les affluents mariaient leurs eaux à l'Outaouais, comme à Quyon et Waltham. A l'embouchure de la rivière Coulonge, Fort-Coulonge devint la capitale forestière du Pontiac.

Cet emballement pour le bois engendra l'âge d'or des roitelets de l'industrie forestière; étant donné la main-d'oeuvre facile à trouver et surtout bon marché, les profits étaient élevés pour les propriétaires d'entreprises.

Mais par leur présence dans la région, les compagnies forestières ouvrirent la voie à la colonisation. C'est à ce moment que le comté connut un afflux de colons qui répétèrent d'une certaine façon l'exploit des premiers arrivants français sur les bords du Saint-Laurent.

De gros vapeurs à aubes remontaient la rivière, transportant des Européens à la recherche d'une nouvelle patrie. Il existait alors trois compagnies de vapeurs, opérant chacune sur un tronçon de la rivière. La première avait son terminus près de Quyon. De là, des wagons sur rails, tirés par des chevaux, contournaient la puissante chute des Chats et rejoignaient le tronçon suivant qui se rendait jusqu'à Portage-du-Fort. Puis, par voie terrestre, voyageurs et marchandises atteignaient le troisième tronçon reliant Bryson à Chapeau. La contrée était éloignée, les moyens de transport à peu près réduits aux seules voies d'eau, mais, grâce au travail acharné des colons, s'érigèrent bientôt maisons et bâtiments.

Les fermes et les villages du comté de Pontiac sont autant d'endroits où l'on peut retrouver des témoignages de la ténacité des pionniers de la région. Depuis ces petites fermes, où l'on pratiquait une agriculture de subsistance, jusqu'aux forges et moulins construits presque entièrement à l'aide de matériaux locaux, les exemples d'ingéniosité ne manquent pas. Et toutes ces maisons de billes nous disent qu'un jour, des hommes ont dû défricher les forêts, cultiver leurs champs et en tirer leur subsistance, avec des outils dont la simplicité nous étonnerait. La maison Bryson, avec tout son faste, nous rappelle comment un parvenu a pu exploiter non seulement la forêt mais aussi les gens.

Enfin, les églises qu'on peut voir çà et là, parfois en des endroits presque abandonnés, ont servi de lieux de culte à des générations de pionniers. Si leur style n'offre pas tout le raffinement des grandes cathédrales, il témoigne cependant de la foi de ces gens qui les ont bâties.

La solidité de ces édifices nous les fait parfois paraître immuables, mais il n'en reste pas moins que la vie, dans le Pontiac, a connu bien des changements. Le chemin de fer, construit dans les années 1880, ainsi que les routes modernes relient le comté à un monde où tout est centré sur la rapidité, l'efficacité et le profit. Toutefois, l'Outaouais continue d'y suivre son cours, lent et majestueux, et, en plusieurs endroits paisibles de la région, la vie et les valeurs quotidiennes sont encore celles d'un peuple étroitement lié au rythme de la nature.

Abris amérindiens 1

A la fin de la dernière période glaciaire, il y a plus de 11 000 ans, notre région était recouverte de glaciers et d'eau.

On ne sait pas quand les premiers autochtones sont arrivés dans ce qui est maintenant le Pontiac, mais le site archéologique le plus ancien, remontant à environ 3 000 ans avant Jésus-Christ, se trouve sur l'île aux Allumettes.

Ces peuples, que les ethnologues désignent sous le nom d'Archaïques Laurentiens, vivaient de commerce et de chasse. Ils habitaient le long d'une importante voie commerciale; jusqu'à environ 2 000 ans avant Jésus-Christ, la vallée de l'Outaouais constituait un lien direct entre les Grands Lacs et le Saint-Laurent, drainant dans ce dernier une partie de cette vaste mer intérieure. Les Laurentiens fabriquaient de gros outils et des ornements avec le cuivre provenant des mines situées près du lac Supérieur. Des exemples de cette production se retrouvent dans une zone qui s'étend à l'est, jusqu'au Vermont.

Par suite des transformations du réseau hydrographique, occasionnées par le relèvement des terres de la région de North Bay (l'Outaouais ne drainait plus les Grands Lacs), les Laurentiens disparaissent de la région et cèdent la place à un groupe amérindien désigné sous le nom collectif de Gens du Sylvicole. Ces peuples furent les premiers à introduire dans la région l'art de la poterie. On trouve des vestiges de plusieurs de ces tribus, qui couvrent l'époque allant de 500 ans avant Jésus-Christ jusqu'à nos jours. Ce furent les ancêtres des peuplades iroquoiennes et algonkiennes que les premiers explorateurs ont découvertes dans la vallée de l'Outaouais. Les Indiens qui habitent actuellement le comté de Pontiac descendent de l'une ou l'autre de ces deux nations de Gens du Sylvicole.

D'après les vestiges archéologiques qu'on a mis à jour jusqu'ici, les Indiens occupant cette région étaient des nomades qui se déplaçaient fréquemment. Bien que Champlain, en 1613, rapporte que les Iroquois cultivaient le maïs dans la région de Cobden, en Ontario, les autochtones qui habitaient la région s'adonnaient surtout à la pêche et à la chasse. L'Outaouais servit de voie commerciale longtemps avant l'arrivée des premiers Blancs et de la Compagnie de la Baie d'Hudson.

Anciennement, les Indiens habitaient des établissements le long de l'Outaouais et s'adonnaient au piégeage, loin à l'intérieur des terres durant l'hiver, lorsque le commerce des fourrures était à son apogée.

Au cours de la saison de piégeage, ils érigeaient souvent un camp en bois rond, modelé sur la cabane en bois rond des pionniers. Une cabane typique mesurait trois m^2, était enfouie à une profondeur de 1,25 m dans le sol et avait une toiture "hangar" faite de billes creusées ou d'écorce de bouleau.

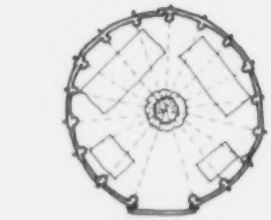
Il y a peu de vestiges archéologiques du genre d'abri qu'habitaient les autochtones de la région, mais un style d'habitation semble avoir été fort répandu: il

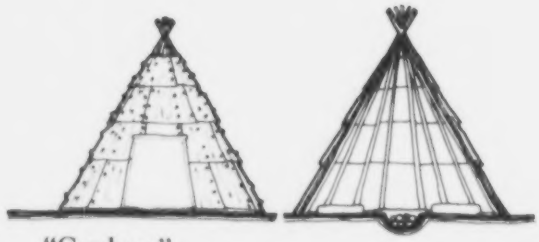
s'agit d'une structure légère, de formes et de dimensions diverses, comportant une ossature de poteaux recouverts d'écorce de bouleau. On trouve communément des wigwams de cette conception dans l'est de l'Amérique du Nord, région habitée par les Gens du Sylvicole.

Il existe un genre traditionnel de wigwam — appelé dans la région une "cambuse" — qui était utilisé dans les régions reculées jusqu'au début du XXe siècle et qu'on dit remonter loin dans le temps. Cette habitation était montée sur une ossature de poteaux d'un diamètre de 10 à 15 cm, enfouis dans le sol et épousant la forme d'un cercle. Les poteaux, distancés d'environ 60 cm, étaient inclinés pour se joindre au sommet en forme de cône. La dimension de la cambuse variait d'environ 3 m de hauteur et 2,50 m de diamètre, dans le cas d'un seul occupant, jusqu'à 6 m de diamètre et 5 m de hauteur, s'il s'agissait de loger une famille entière.

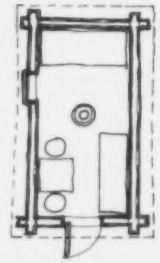
L'ossature était recouverte d'écorce de bouleau, ce qui lui donnait un recouvrement imperméable et très durable. On l'étendait sur l'ossature, en rangées se chevauchant à partir du bas, et on la fixait solidement. Une ouverture était pratiquée au sommet pour l'évacuation de la fumée et une autre, près du sol, servait d'entrée aux occupants.

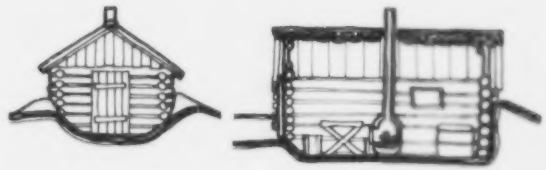
L'hiver, on empilait la neige de chaque côté de la structure afin de l'isoler. En faisant un feu au centre de la cambuse, ses occupants jouissaient d'un certain confort, même par les temps les plus froids.



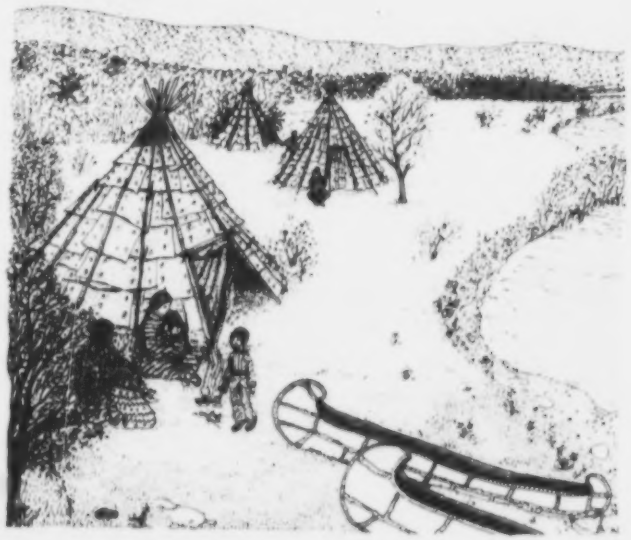


"Cambuse"



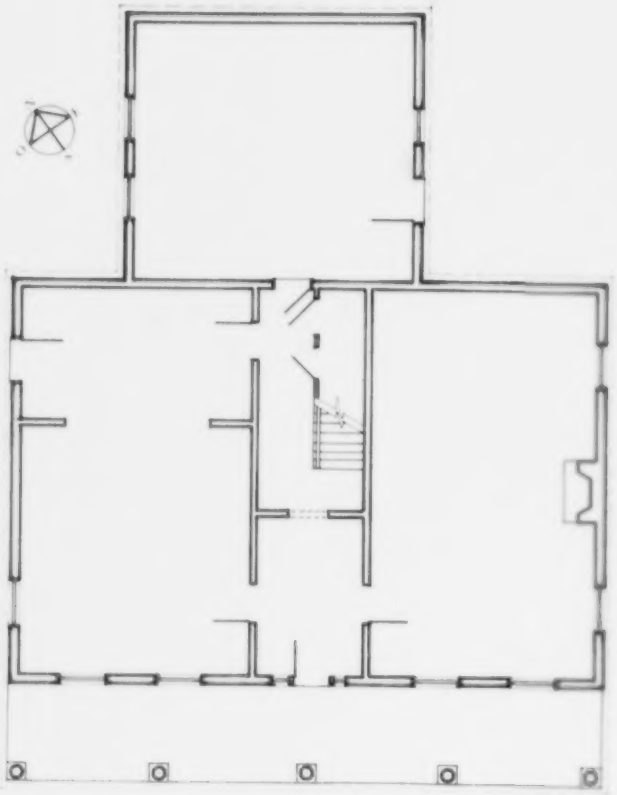


Cabane de trappeur



Poste de traite/Fort-William 2

Hector MacKenzie, chef d'poste, implora la Compagnie de la Baie D'Hudson de surseoir à sa décision de vendre Fort William, car, disait-il, "sa situation géographique est centrale, c'est le lieu de rencontre des Indiens, au cours de la saison d'été, c'est là que se trouvent leur église et leur cimetière et tout ce qui tend à privilégier un endroit par rapport à un autre dans leur esprit . . ."



Plan du rez-de-chaussée

Maison du chef de poste, Sheen

Elévation ouest

Elévation sud

Magasin McCool

Maison du chef de poste

Depuis 1612, les flottilles de canots d'écorce se rendant à Québec empruntaient la voie navigable de l'Outaouais pour effectuer le commerce des fourrures, mais ce n'est que vers 1820 que les compagnies s'occupant de la traite des fourrures décidèrent d'étendre leur trafic en amont de la rivière.

La compagnie de la Baie d'Hudson décida d'établir à Fort-William un poste dont l'importance allait, vers 1820, subjuguer la concurrence que lui faisaient les commerçants indépendants.

On s'attendait cependant à une forte concurrence de la part des exploitants forestiers qui s'établissaient rapidement dans la partie supérieure de la vallée de l'Outaouais. C'est sans doute la raison pour laquelle Fort-William devint éventuellement un centre de vente au détail répondant aux besoins des exploitants forestiers en matière de denrées alimentaires. On y exploita une ferme afin de leur fournir les légumes, le foin et l'avoine dont ils avaient besoin.

Les premiers colons qui y arrivèrent, en 1833, étaient des cultivateurs irlandais qui faisaient affaire avec le poste de traite de Fort-William, y échangeant leurs récoltes contre d'autres provisions.

En 1845, Hector MacKenzie fut nommé à la tête du district et s'installa à Fort-William où, l'année suivante, la maison du "bourgeois" fut complétée.

Forge

Eglise Saint Theresa

Cette nouvelle construction, qui devait servir à la fois de résidence et de magasin, était construite en pièces suivant la technique utilisée dans la construction de bâtiments "poteaux-sur-soles". Les murs extérieurs étaient ensuite recouverts de planches à clins. Les dimensions étaient de 13 m sur 9.

La vente du poste de Fort-Coulonge en 1844 faisait de Fort-William le seul centre de traite de la Compagnie de la Baie d'Hudson dans cette région.

Durant l'été, les Algonquins venaient s'installer avec leurs familles; ils y vendaient leurs fourrures, enterraient leurs morts, faisaient baptiser leurs nouveau-nés et bénir des mariages. C'était un temps de fête; on participait activement à des compétitions sportives, en particulier à des courses de chevaux. Ces rencontres étaient encouragées par la compagnie qui croyait que l'influence des missionnaires était bénéfique à l'exploitation des Indiens par les commerçants de fourrures. C'est pour cette raison que la Compagnie de la Baie d'Hudson fit bâtir, dès 1857, une école et une église pour les Indiens.

Au cours de la décennie suivante, la compagnie connut des années de vaches grasses et de vaches maigres: le commerce des fourrures se déplaça en amont de la rivière, on établit un bureau de poste à Fort-William, la vente au détail fluctua et un quai fut construit au moment de l'arrivée du premier vapeur.

Il devenait évident que la compagnie n'avait besoin que d'un seul poste, dès lors situé dans la partie supérieure de l'Outaouais, afin de réduire sensiblement ses frais de transport. Il fut donc décidé, en 1863, de vendre Fort-William.

Le chef de poste Hector MacKenzie eut beau implorer la compagnie de ne vendre que la ferme et de conserver le poste de traite, à cause de ce qu'il représentait pour les Indiens (église, cimetière, lieu de rencontre et habitation hivernale pour femmes et enfants), rien n'y fit: en 1869, la propriété en entier fut vendue à James McCool.

Ce dernier dirigea le poste un peu comme l'avait fait la Compagnie de la Baie d'Hudson, mais, avec le temps, le commerce des pelleteries avec les Indiens s'amenuisa. Le nombre d'animaux avait diminué, par suite de la croissance effrénée du commerce de la fourrure, et une grande partie de leur habitat avait été ravagée par l'exploitation forestière, si bien que les Indiens quittèrent le Pontiac. Certains suivirent le gibier alors que d'autres déménagèrent dans les réserves nouvellement établies à Golden Lake et à Maniwaki.

Dans les années 1880, McCool ajouta un hôtel aux bâtiments érigés sur la pointe. De nombreux touristes y venaient par vapeur pour prendre des vacances sur les bords de la rivière et, de nos jours encore, c'est un endroit de pique-nique des plus achalandés.

Exploitation forestière / Dépôt-Usborne 3

Vue de la rive du lac, le dortoir et les anciens bureaux

"On pourrait conclure que les "barons" de l'industrie du bois étaient propriétaires de la rivière ... Tout ceci fut fait dans le meilleur intérêt de l'économie du pays, donnant du travail à des milliers d'hommes et fournissant le bois essentiel à la croissance des colonies. Mais pour les compagnies forestières, l'économie consistait à faire travailler des gens pendant plus de soixante ans pour un salaire inférieur à $1.00 par jour." d'après "What Men They Were" de S. Wyman MacKechnie

L'exploitation forestière constitue un revenu d'appoint pour les cultivateurs du comté de Pontiac depuis 1800; Philemon Wright commença à s'y adonner pour assurer la survie de la première colonie agricole établie sur l'Outaouais, à Hull. Cette industrie qui pénétrait en amont de l'Outaouais, était dirigée par des exploitants forestiers européens, à la recherche du bois équarri dont avaient besoin les chantiers maritimes britanniques. Ils louèrent du gouvernement des droits de coupe dont certains couvraient une superficie dépassant 260 km². Pour se servir des rivières comme moyen de transport, ils choisissaient des coupes de bois le long de l'Outaouais et, plus tard, le long de ses affluents, les rivières

Anciens bureaux, bureaux actuels et grange servant d'entrepôt

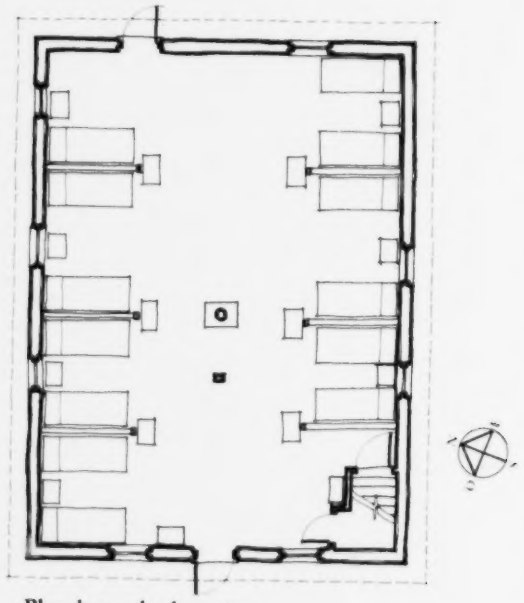
Quyon, Coulonge, Black, Schyan et Dumoine.

Les billes étaient alors empilées sur les bords des affluents pendant l'hiver, puis, au dégel, on les laissait flotter jusqu'à l'Outaouais; là, elles étaient triées et on en faisait d'immenses radeaux qui devaient descendre jusqu'à Québec. Rendues à destination, elles étaient vendues à des compagnies qui les expédiaient par bateau jusqu'en Grande-Bretagne.

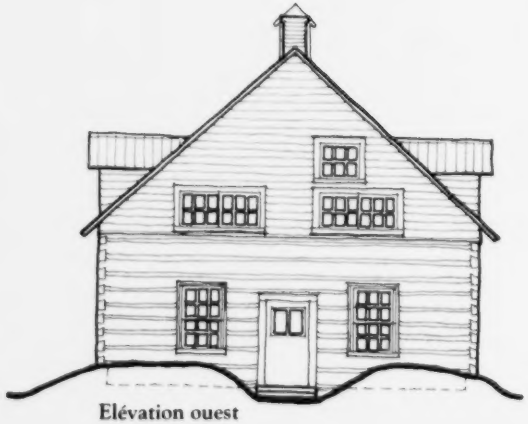
L'activité de l'exploitant forestier était souvent diversifiée: il pouvait tout à la fois diriger une scierie, utiliser les eaux de l'Outaouais, exploiter sa propre ferme pour approvisionner ses camps ou s'occuper d'affaires bancaires ou politiques sur le plan local.

Sa maison, son bureau, sa scierie ou sa ferme étaient situés à un endroit stratégique sur l'Outaouais, souvent à l'embouchure d'un affluent. C'est ainsi que s'établirent des villages comme Quyon, Portage-du-Fort et Fort-Coulonge.

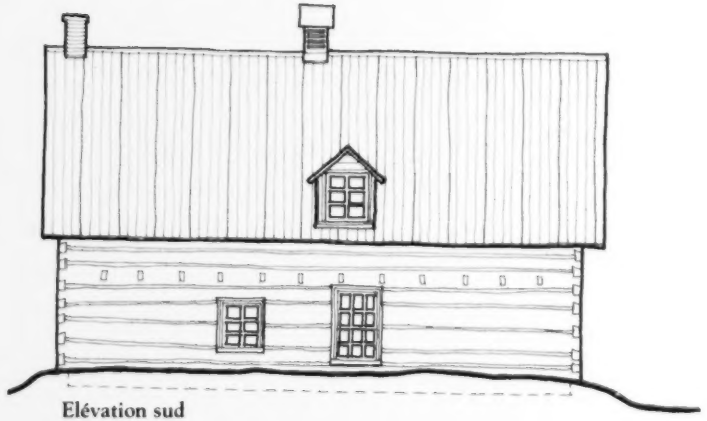
Le commerce du bois équarri atteignit son apogée au milieu du XIXe



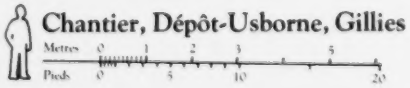
Plan du rez-de-chaussée



Elévation ouest



Elévation sud



Chantier, Dépôt-Usborne, Gillies

siècle mais fut remplacé, après 1860, par celui du bois de sciage à destination des États-Unis. Les exploitants forestiers commencèrent à chercher une solution de rechange au transport par voie d'eau et, en 1887, on construisait un chemin de fer reliant l'industrie du bois du Pontiac aux marchés du sud.

Ce sont les colons locaux qui constituaient la vaste main-d'oeuvre dont avait besoin l'industrie du bois. Une équipe de 25 hommes se servant uniquement de haches, de scies de travers, de grappins et de six attelages de chevaux pouvait fabriquer un radeau de 2 000 billes en une saison. Chaque chantier était constitué d'équipes qui travaillaient à abattre, à charger et à transporter le bois, ce qui donnait souvent lieu à une concurrence très vive entre ces équipes. Les hommes quittaient leur ferme au mois d'août et y retournaient lors du dégel du printemps en suivant les billes qui descendaient la rivière. Mais, cette façon de faire évolua sensiblement au cours des ans. Les plus jeunes membres d'une famille furent éventuellement seuls à se rendre dans les camps, s'engageant à l'âge de 12 ans, après avoir fréquenté l'école 4 ans. Au cours de l'hiver, les plus vieux de la famille transportaient des fournitures aux camps. Ces expéditions ne duraient pas plus de trois semaines. Plus tard, les aînés s'engageaient pour la durée de flottage du bois.

Les "portageux" se rendaient au dépôt des concessions forestières où ils

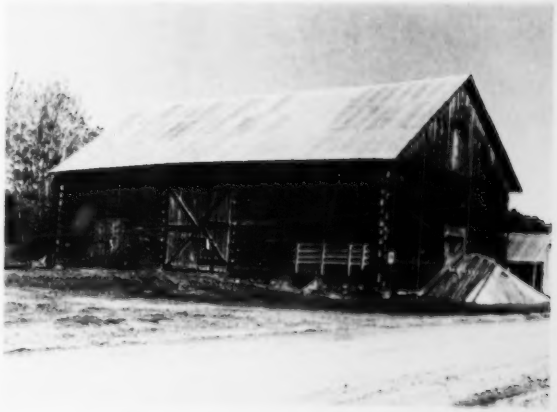
pouvaient trouver un logement, de vastes entrepôts ainsi que des écuries. Plus loin en forêt, se trouvaient les chantiers qui devaient être reconstruits tous les trois ou quatre ans, à mesure que la coupe du bois avançait et que les travailleurs avaient à parcourir un trajet de plus en plus long. Le camp comprenait un dortoir, une cuisine, des écuries, un bureau, un entrepôt et une boutique de forge. La cuisine, le dortoir et le bureau constituaient le "chantier de cambuse", une sorte de bâtiment bas en bois rond, ayant au centre un foyer rempli de sable pour la cuisson, un toit muni d'une ouverture pour permettre l'évacuation de la fumée, des lits superposés à une extrémité et des tables pour les repas à l'autre. La nourriture était simple mais copieuse, constituée surtout de fèves au lard, de viande de porc et de farine. Les patrons savaient bien que la nourriture était très importante pour le moral des équipes. La bonne marche des affaires exigeait que l'ordre et l'harmonie règnent dans l'équipe de travail.

Tout comme l'exploitation forestière moderne a besoin de scies à chaîne et de crics à bois, l'exploitation traditionnelle comptait sur le facteur humain pour maintenir la productivité.

Le dépôt Usborne a été construit par Henry Usborne de Portage-du-Fort dans les années 1860. John Gillies fit l'acquisition de la concession forestière en 1873 et fit déplacer et réassembler le dortoir, le bureau et la cuisine de l'autre côté du lac Usborne.

Le dépôt appartient maintenant à la Consolidated Bathurst, société de pâtes et papiers très prospère qui prit en main cette entreprise une fois que les vastes peuplements de pins eurent été épuisés; contrairement à l'industrie du bois équarri et de sciage, la fabrication de la pâte à papier fait appel aux arbres plus petits et de moins grande valeur. Pendant un siècle, l'industrie du sciage du bois constitua la plus grande source d'emploi dans le comté de Pontiac. Mais elle se révéla un patron plutôt contraignant. La compagnie imposait les conditions: les exploitants forestiers vivaient dans la richesse alors que les travailleurs s'efforçaient péniblement de créer de meilleures conditions de vie pour leurs enfants. Parce que leur seule raison d'être était le profit, les entreprises ne se sentaient pas responsables des populations qu'elles auraient dû servir. On se contentait de vider la forêt de ses meilleures essences, puis on recommençait un peu plus loin.

Les compagnies firent très peu pour favoriser l'établissement d'industries, et leur comportement n'est pas étranger à la situation économique actuelle du comté de Pontiac. En encourageant la fabrication locale de portes et châssis, de meubles, d'équipement de sport, de jouets ainsi que d'autres produits provenant des déchets de bois, on aurait contribué et on contribuerait encore à l'amélioration de l'économie de la région.



Maisons en bois équarri 4

Les premiers colons du comté de Pontiac étaient des gens débrouillards et aventureux, habitués à travailler dur; aussi mirent-ils peu de temps à acquérir les aptitudes que nécessitait leur nouvelle situation.

Les premiers colons du comté de Pontiac étaient surtout originaires des régions surpeuplées et surcultivées de l'Europe. Pour eux, les immenses forêts vierges de leur nouvelle patrie représentaient un monde inconnu. Bien qu'ils ne sussent pas comment s'acclimater à cet étrange environnement, ils étaient débrouillards et aventureux, habitués à travailler dur; aussi mirent-ils peu de temps à acquérir les aptitudes que nécessitait leur nouvelle situation.

La première chose qui s'imposait en s'installant sur une nouvelle terre était l'érection d'un abri destiné à la famille et aux affaires personnelles. Or, il était relativement facile de transformer les billes qu'ils trouvaient à profusion sur leur lot.

Les premières maisons érigées par les colons étaient constituées d'une seule pièce, grossièrement construite et comprenant des planchers de terre et peu ou point de fenêtres. Il s'agissait d'habitations provisoires appelées par la suite à être transformées en granges et dépendances. Souvent les familles s'entraidaient pour construire une modeste maison pour chacune d'entre elles au cours d'un même été.

L'érection de la charpente d'une maison pouvait se faire en une seule journée. La famille avait préalablement coupé les billes, les avait transportées sur l'emplacement choisi puis les avait équarries aux dimensions approximatives de 20 sur 40 cm au moyen d'une hache à larges tranchants. Les fondations comportaient habituellement 4 pierres d'angle plates installées au niveau. Les solives du rez-de-chaussée reposaient directement sur la surface du sol.

Une équipe de construction était composée d'environ huit hommes, bien que ce nombre fût assez souvent supérieur. La construction d'une maison et les autres corvées connexes prenaient souvent l'aspect d'une partie de plaisir, alors que les femmes préparaient des repas plantureux, que le whisky coulait à flots et qu'on dansait au son de la musique, tard dans la nuit.

Aux quatre coins, un homme pratiquait les entailles tandis que le reste de l'équipe soulevait les billes. On montait les murs, d'abord sans ouverture; celles-ci seraient pratiquées plus tard pour donner portes et fenêtres.

Si la maison devait avoir deux

Vinton 4a

Vinton 4a

Nickabeau 4d

Chichester 4g

Lac Mecham 4b

Wyman 4e

Desjardinsville 4h

Luskville 4c

Lac-des-Loups 4f

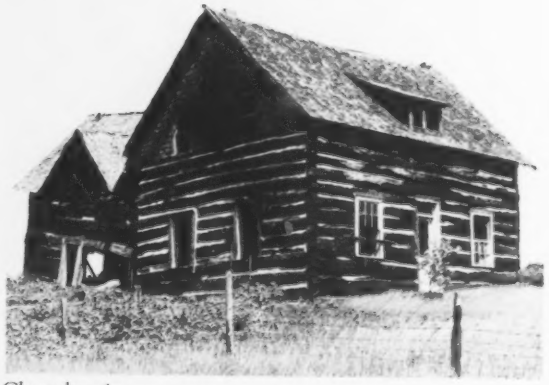
Bryson 4i

Norway Bay 4j

Leslie 4m

Ile-du-Grand-Calumet 4p

Thorne 4k



Clarendon 4n

Greenmount 4q

Clarendon 4l

Thorne 4o

Chichester 4r

étages, il fallait fixer les solive..x à l'intérieur des murs, à mesure que ces derniers étaient montés. L· chevrons étaient habituellement de · ·teaux d'environ 15 cm de diamètre, aplatis d'un côté, entaillés dans la bille supérieure et assemblés au sommet au moyen d'une cheville de bois dur. L'avant-toit et l'intérieur étaient complétés plus tard par la famille ou par un menuisier embauché. Les interstices entre les billes étaient comblées à l'aide d'un mortier de chaux et de sable.

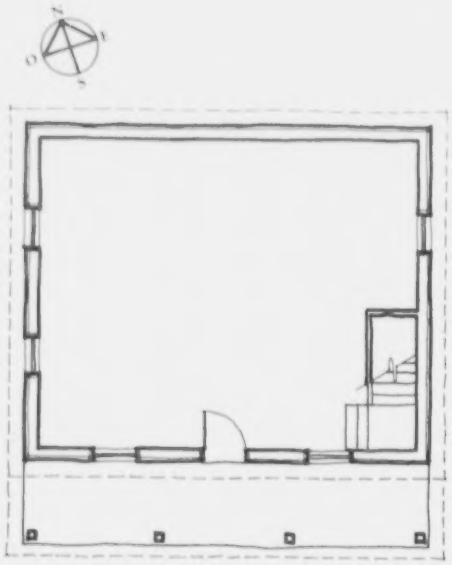
Le genre de coin utilisé presque partout dans la région était l'entaille à queue d'aronde. Il pouvait être façonné rapidement à la scie et à la hache tout en étant joint avec précision, de façon à assurer une stabilité parfaite à tout le bâtiment.

La similitude des conditions de vie se réflète fréquemment dans ces maisons en bois équarri; d'où cette égalité entre voisins qui allait devenir une tradition importante de la région.

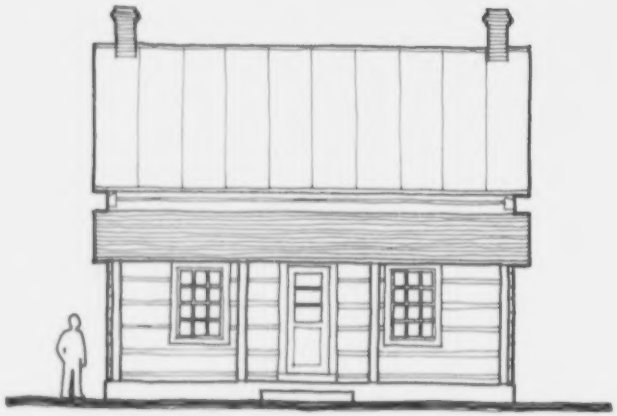
Bien qu'issus d'origines diverses, les colons du Pontiac étaient tous suffisamment ingénieux pour assurer leur subsistance en se fondant surtout sur des ressources locales et facilement accessibles.

Les pins blancs élancés qui dominaient autrefois les forêts du Pontiac pouvaient être transformés avec des outils très simples. On pouvait en tirer de solides matériaux de construction, et point n'était besoin d'être un travailleur spécialisé pour en tirer profit.

Même si, par suite de l'incurie des compagnies forestières, les grandes forêts de pins sont aujourd'hui chose du passé, on recommence à s'intéresser aux possibilités qu'offrent les billes comme matériaux de construction. Ces dernières années, plusieurs nouvelles maisons en bois équarri ont été construites dans la région, alors que de nombreuses autres ont été reconstruites ou rénovées, de manière à ce qu'on puisse y vivre le plus confortablement possible.

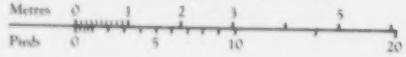


Plan du rez-de-chaussée

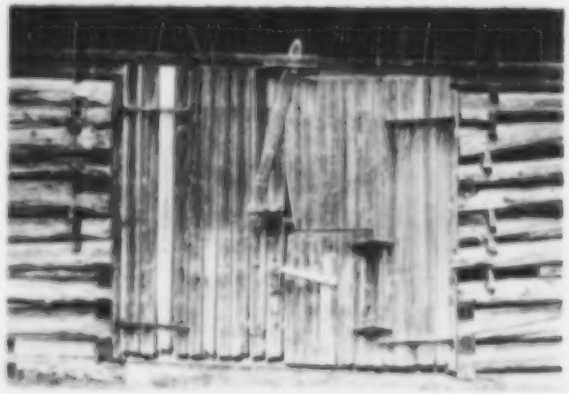


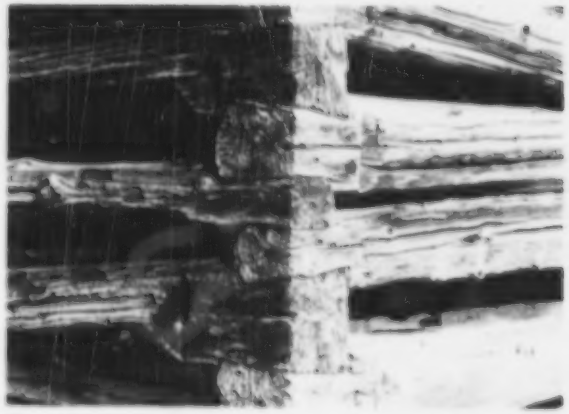
Elévation sud

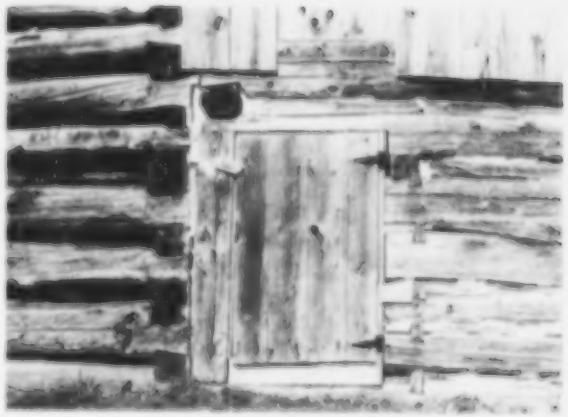
Maison en bois équarri, Bristol



Bristol 45







Vers 1880, la famille de Frederick Bretzlaff arrivait de Prusse pour se joindre à une colonie allemande en pleine expansion dans le canton de Thorne. Ces immigrants apportaient de leur patrie une tradition de charpenterie qu'ils mirent bientôt à profit sur leur nouvelle propriété.

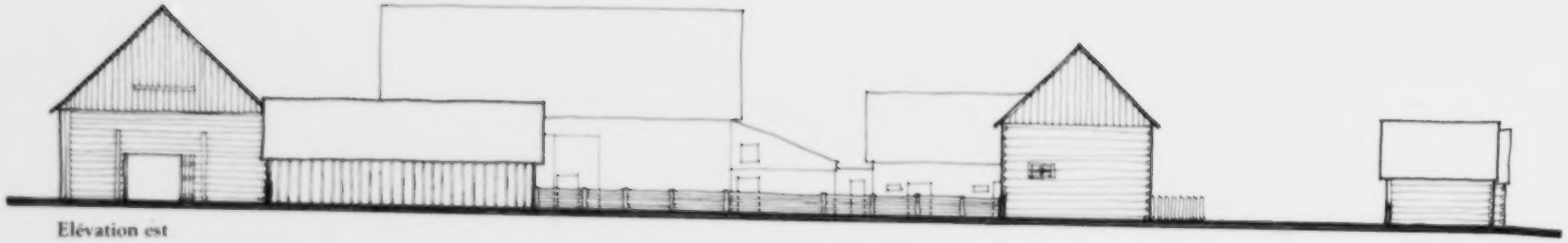
Encore de nos jours, la ferme de la famille Bretzlaff, près de Schwartz, reflète le type même de l'agriculture pratiquée autrefois par les colons de toutes nationalités à la grandeur du comté de Pontiac.

D'une ferme comme celle-ci, on pouvait tirer presque tout ce qui était nécessaire à la subsistance d'une famille. Les bêtes à cornes fournissaient le lait, le fromage et la viande; les porcs, le lard, le bacon et la saucisse; la volaille, les oeufs. Dans les champs, on cultivait non seulement les céréales, mais aussi le foin, les racines, les fèves, les pois, les citrouilles et les pommes de terre. Un potager assurait l'approvisionnement en légumes et primeurs. Les pommiers croissaient bien et les fruits sauvages étaient disponibles en abondance. En outre, le gibier foisonnait dans les forêts environnantes.

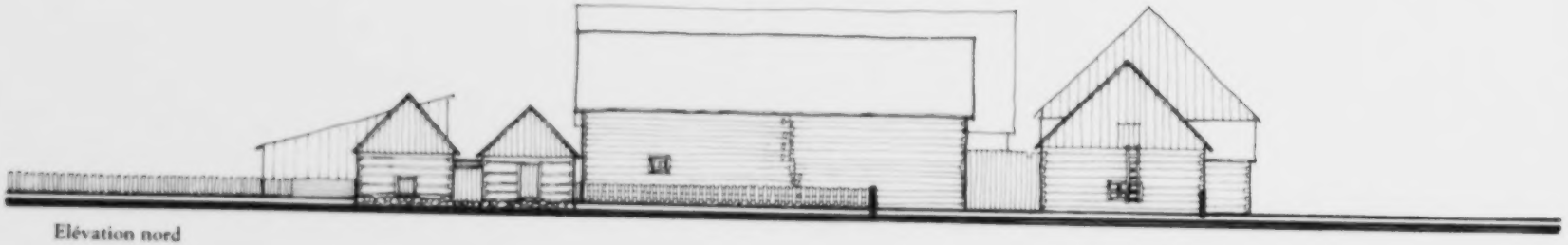
Les vêtements de la famille étaient en grande partie fournis par les moutons, car on traitait la laine à partir de la toison brute pour en fabriquer, à la maison, un tissu propre à la confection des vêtements. Le cheval servait à la fois de moyen de transport et de force motrice pour faire fonctionner l'équipement aratoire. La terre à bois, quant à elle, fournissait les matériaux utilisés pour construire les bâtiments et ériger les clôtures, et assurait le chauffage de la maison.

Les bâtiments de la ferme Bretzlaff comprennent une grange double pour emmagasiner le foin coupé ou le blé battu, une étable à bovins avec des stalles pour 16 animaux, une remise, un atelier, des écuries, une bergerie, une

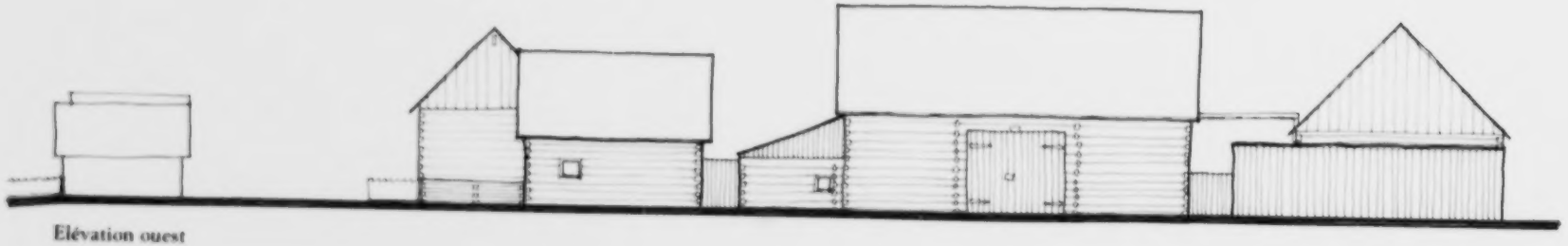
Plan du rez-de-chaussée



Elévation est

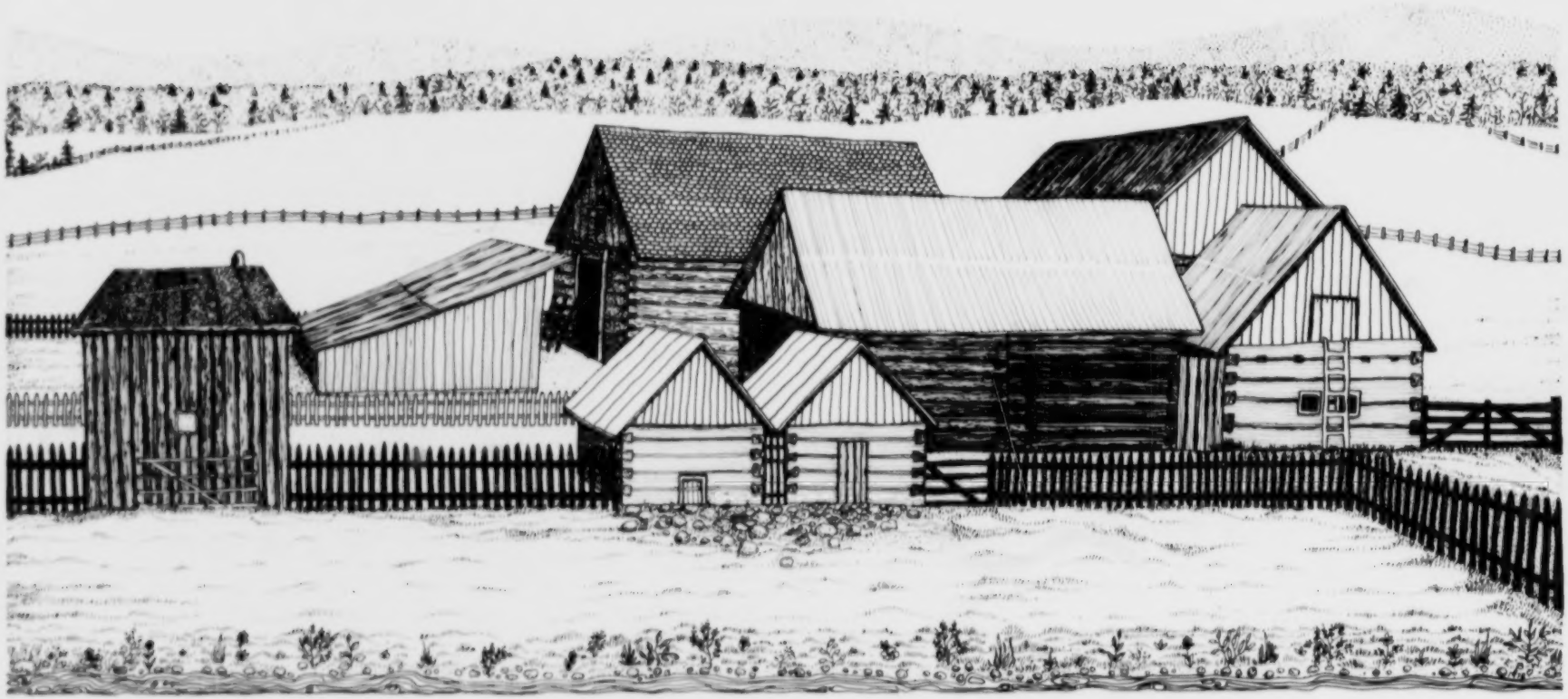


Elévation nord



Elévation ouest

Granges de Fred Bretzlaff, Schwartz, Thorne



Ces immigrants apportaient de leur patrie une tradition d'ébénisterie qu'ils mirent bientôt à profit dans leurs nouvelles propriétés.

porcherie et un poulailler. On y trouve aussi un grenier et d'autres remises. Les billes dont on s'est servi sont en pin, certaines en bois rond, mais la plupart équarries à la hache. La remise, située du côté nord, est construite de planches et de lattes. Les bâtiments et les clôtures entourent une cour abritée et protégée des pires intempéries.

L'effet de symétrie et de masse, aussi bien que la concentration de ce groupe de bâtiments, offrent beaucoup d'attraits. D'autre part, l'arrangement ordonné de l'ensemble n'est pas sans faciliter l'interdépendance des activités qui caractérisent l'agriculture de subsistance. Ce genre de groupement ordonné est assez exceptionnel dans le Pontiac, où on avait plutôt l'habitude de disperser les bâtiments dans la cour. Mais on retrouve encore des étables et constructions de ferme de ce style: par leur flexibilité et leur endurance, elles se comparent avantageusement à des bâtiments plus modernes.

Ferme de James Prendergast 6

Silo et grange

Granges, hangars et maison

L'histoire de James Prendergast pourrait se lire comme un roman de l'époque orageuse du Far-West: un jeune agent des terres part coloniser le pays, les Indiens s'établissent au carrefour près des moulins; le gouvernement en retire l'octroi de terres gratuites aux colons, l'agent meurt du choléra en tentant de régler ses comptes avec le gouvernement.

Maison de ferme

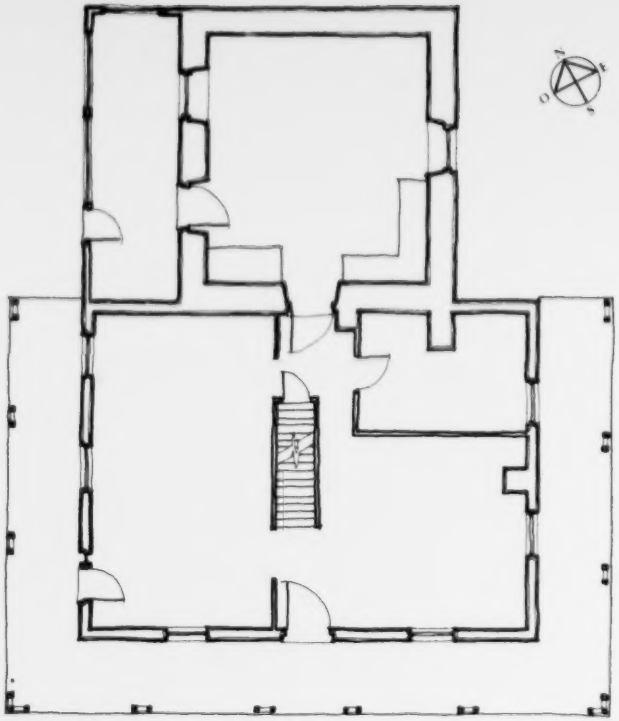
Four à chaux

James Prendergast arrive d'Irlande en 1825, rêvant de coloniser tout un canton tout en évitant des conflits d'ordre religieux. Il présenta plusieurs demandes en vue d'obtenir de substantiels octrois de terre mais, finalement, il accepta 200 ha ainsi que le poste d'agent des terres de la Couronne. Il décida d'arpenter le quart du canton, s'attendant à être remboursé rapidement par les colons attirés par ces terres. En plus des exigences officielles, il posa une autre condition: seuls les protestants seraient autorisés à s'établir dans le canton de Clarendon.

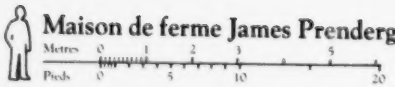
Il obtint, sur l'Outaouais, des terres propices à l'agriculture et ne tarda pas à défricher 12 ha, à construire 3 maisons et une scierie avec l'aide d'un bâtisseur de moulins du nom de Walter Radford. Mais à peine avait-il commencé la construction d'un moulin à farine (le premier en amont de Bytown) que le gouvernement lui retira l'octroi des terres. Perdant ainsi sa principale source de revenus, Prendergast mit toute son énergie à attirer des colons.

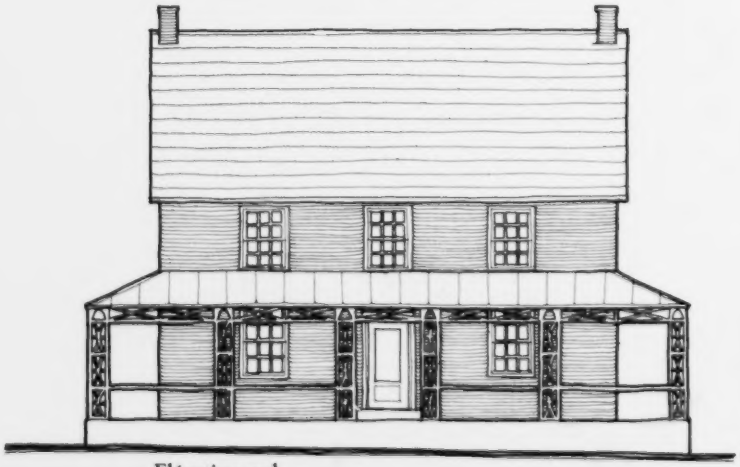
Entre 1828 et 1834, l'arpentage fut terminé, deux moulins furent mis en opération (Clarendon Mills), les sentiers furent élargis afin de permettre la circulation des attelages et des compagnies forestières commencèrent à opérer dans Clarendon. Alors qu'il était à Québec, en 1834, pour régler ses comptes d'arpentage, il attrapa le choléra et en mourut.

Edmond Heat prit en main l'exploitation des moulins et, à titre d'agent des terres, mit fin à l'interdiction relative à l'établissement des colons catholiques; mais seulement un petit nombre de ces derniers choisirent de s'y établir. En

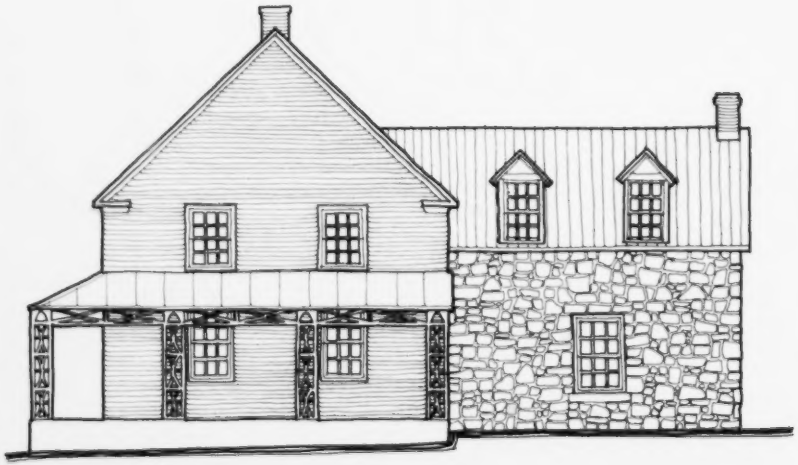


Plan du rez-de-chaussée





Elévation sud



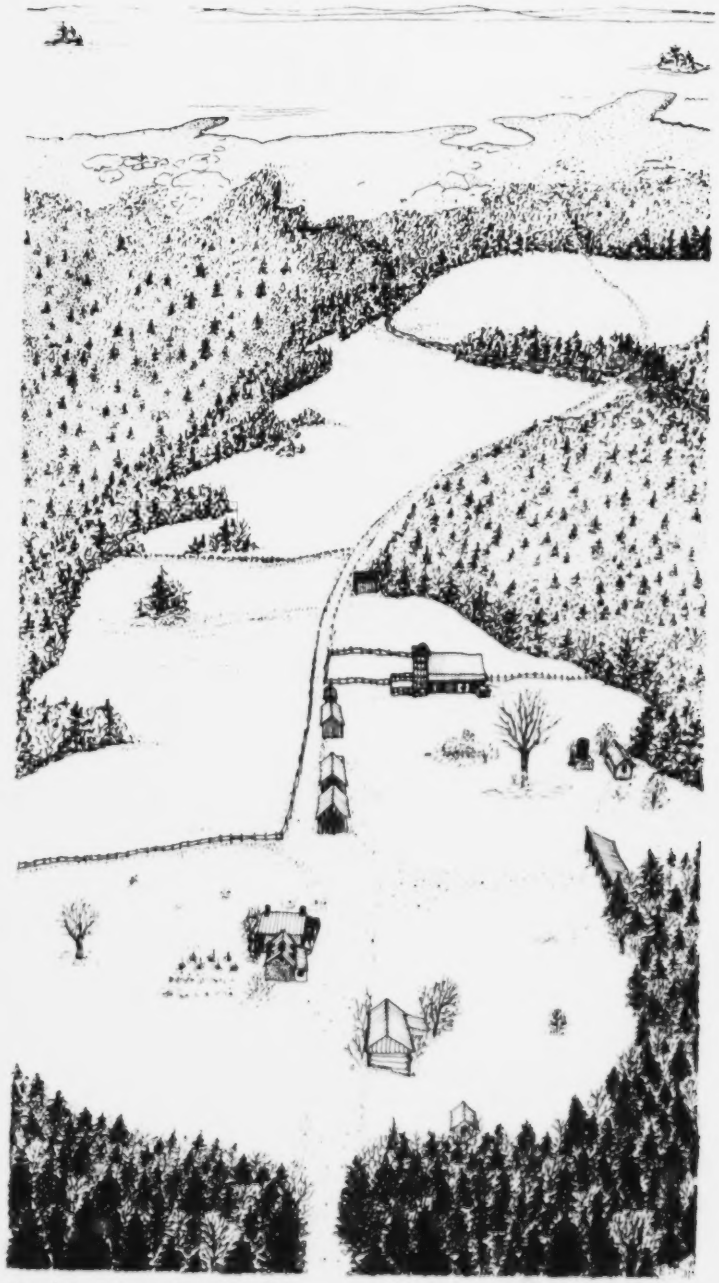
Elévation est

1883, il vendit la ferme à Robert Storey qui y construisit un four à chaux.

La ferme passa ensuite, en 1907, aux mains de John Wickens qui la dirigea et en exploita le four. La chaux servait à fabriquer le mortier, le plâtre, le mastic et le blanc de chaux utilisés pour la finition des cabanes en bois rond et pour la pose des briques. Le four fut chauffé pour la dernière fois en 1926, pour fabriquer le mortier destiné à la construction de l'hôtel Pontiac à Shawville. Ce four existe toujours et nous rappelle qu'un jour, peut-être, cette industrie locale pourrait renaître.

Les ressources naturelles de la ferme ont été exploitées avec soin et assurent aujourd'hui la subsistance du fils de John Wickens, Carmen, et de sa famille, qui continuent la tradition de l'agriculture mixte. Il y eut tout un émoi dans le canton lorsqu'en 1919, John Wickens, à l'aide de dix attelages de chevaux, tira l'imposante grange sur des rouleaux et l'installa sur ses nouvelles fondations de pierre.

Les trois maisons initiales sont encore debout et l'une d'elles continue à servir de maison familiale. Sa structure est semblable à celle de la grange: les poteaux et les poutres sont chevillés ensemble et recouverts de planches provenant du moulin.

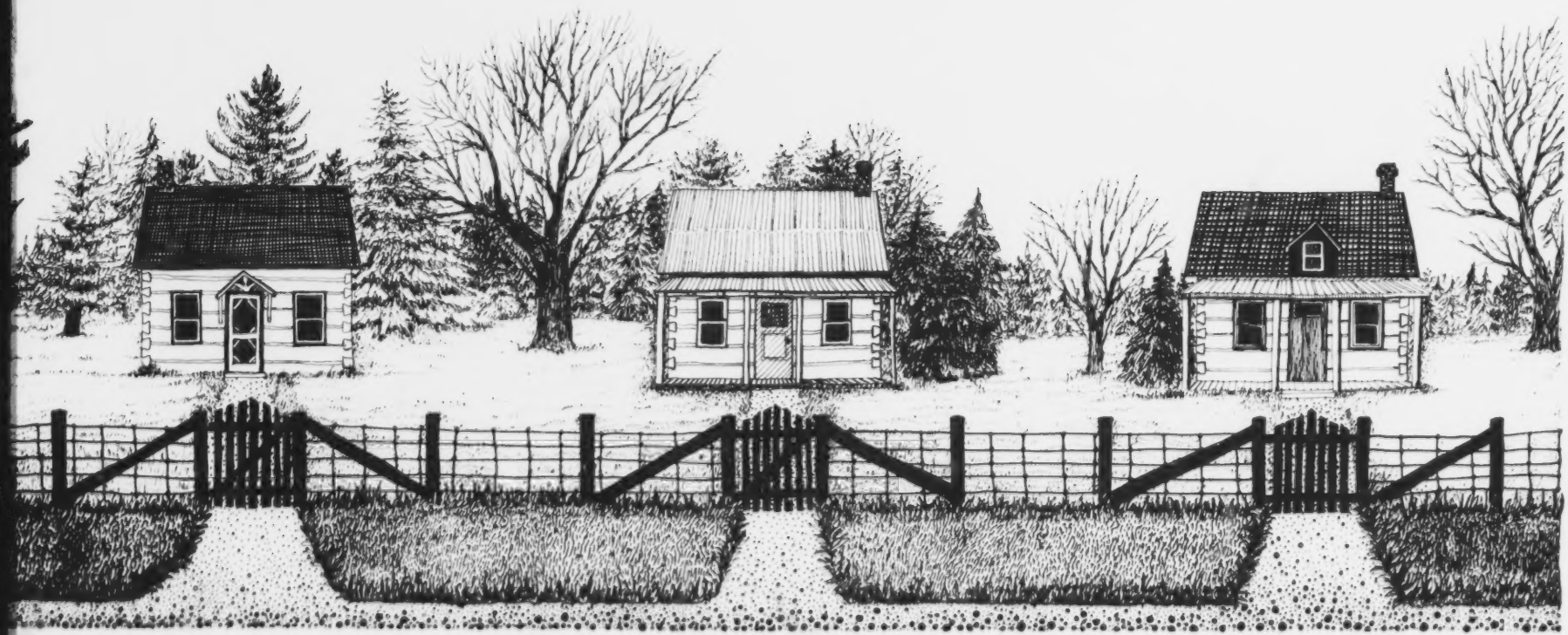


Vue de la rivière en direction sud

Village de bois équarri/Nickabeau 7

Créé par des compagnies d'exploitation forestière, le petit village de Nickabeau est remarquable pour ses maisons en bois équarri, toutes blanchies à la chaux et très bien conservées.

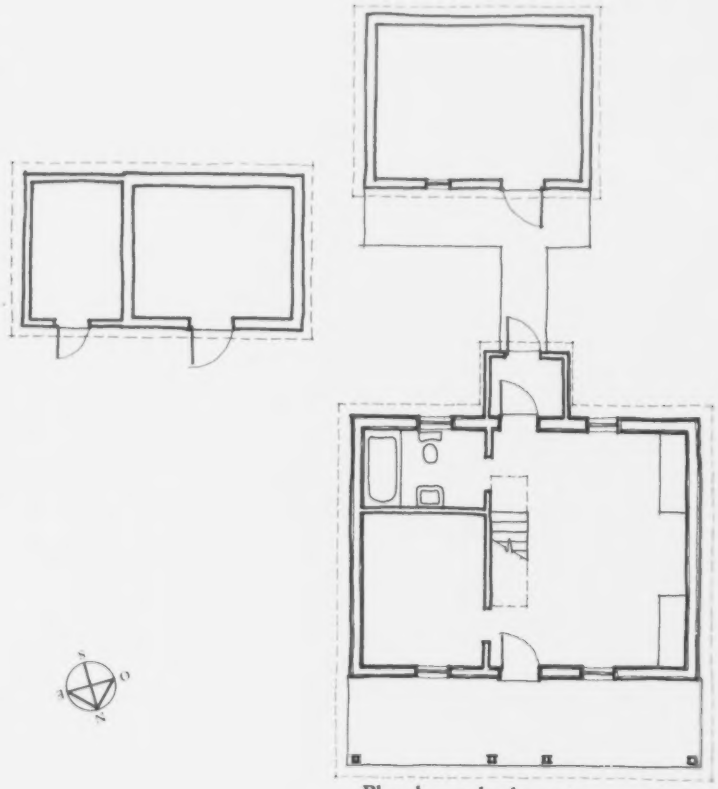
Le village tel que vu par un artiste



Le petit village de Nickabeau est situé à 13 km au nord de Chapeau, dans le canton de Chichester. Il fut établi par des exploitants forestiers dans la dernière partie du XIXe siècle, époque au cours de laquelle les Poupore firent l'acquisition de concessions forestières dans la région.

Le village de Nickabeau n'a qu'une seule rue; de chaque côté, presque symétriquement, sont disposées ses remarquables maisons en bois équarri, toutes blanchies à la chaux et très bien conservées.

Notre époque moderne ne semble guère avoir altéré ce village isolé, où l'exploitation forestière et l'agriculture constituent encore le mode de vie traditionnel.

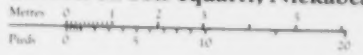


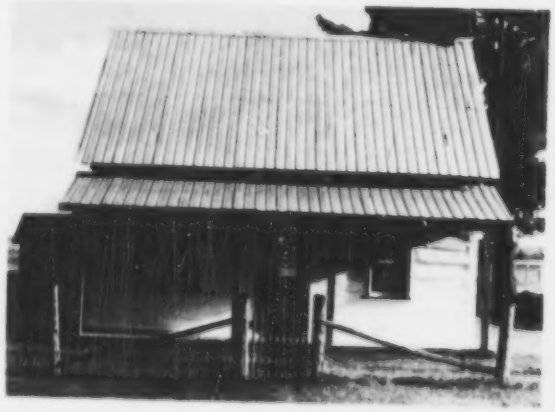
Plan du rez-de-chaussée

Elévation nord

Elévation ouest

Maison en bois équarri, Nickabeau





Eglise catholique / Chapeau 8

L'église de Saint-Alphonse-de-Liguori est, depuis près d'un siècle, le lieu de culte et de réunion de la collectivité de Chapeau. C'est un édifice imposant qui, par sa dimension, illustre le rôle que l'église a joué dans la vie de la communauté de la région.

En 1823, l'établissement d'un poste de traite de la Compagnie de la Baie d'Hudson sur la rive nord de l'île aux Allumettes a attiré les premiers colons dans la région de Chapeau. Ils y firent la traite des fourrures avec les Algonquins qui habitaient cette contrée très boisée. Les compagnies forestières, toujours poussées par leur insatiable recherche de bois, arrivèrent bientôt avec une main-d'oeuvre composée de bûcherons canadiens-français et irlandais. Les compagnies Poupore, Booth, Lynch et Bryson ouvrirent ainsi la voie au défrichement de ce qui allait être, pendant toute une époque, le point limite de la colonisation au Québec.

La colonisation du Pontiac par des colons majoritairement anglophones se situe directement dans la ligne de pensée du rapport de Lord Durham. Après l'union des deux Canadas, coupé de la mère patrie depuis bientôt un siècle, le petit peuple canadien-français, selon le rapport, devait lentement mais inéluctablement se faire assimiler par le flot des nouveaux arrivants.

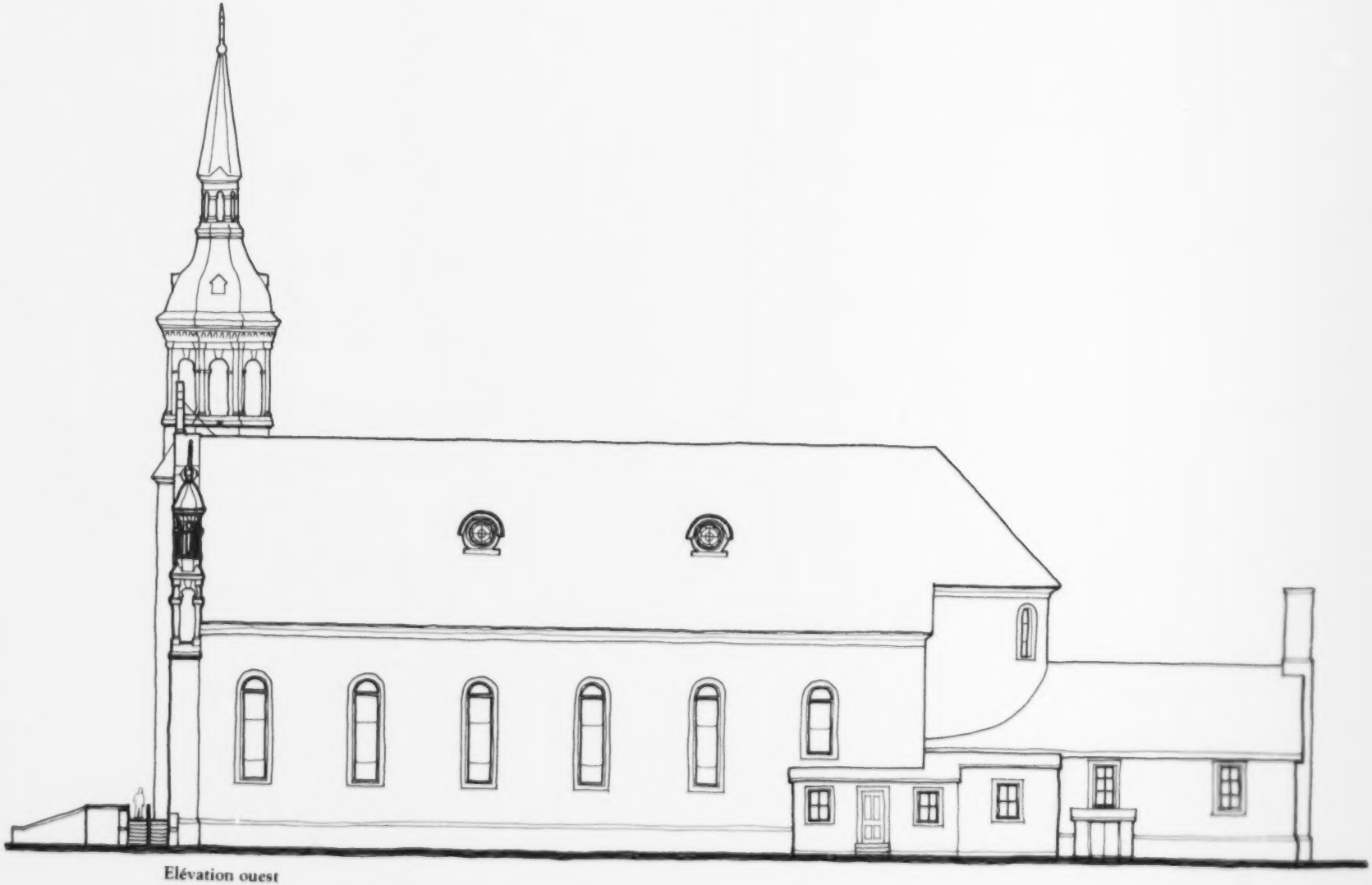
Mais parmi ceux-ci, dans les débuts du moins, il put compter sur un allié: l'Irlandais catholique. Ayant en commun la même foi, les uns et les autres eurent à se battre contre le fanatisme des Loyalistes qui voyaient d'un mauvais oeil le voisinage de ces colons papistes. Issus d'une classe sociale que les événements historiques avaient appauvrie, ils représentaient une main-d'oeuvre à bon marché pour les roitelets de l'industrie forestière.

Dans le comté, nombreux furent les incidents entre les loyaux sujets de Sa Majesté britannique et les catholiques canadiens-français et irlandais. Souvent, il fallut l'intervention des curés, voire même de l'évêque, pour contenir la colère des catholiques, poussés à bout par les provocations des orangistes.

Mais s'ils partageaient la même foi, Irlandais catholiques et Canadiens-français étaient de langue différente; aussi, la création du diocèse de Pembroke, en 1882, avec son clergé majoritairement irlandais, allait favoriser les anglophones aux dépens des Canadiens-français.

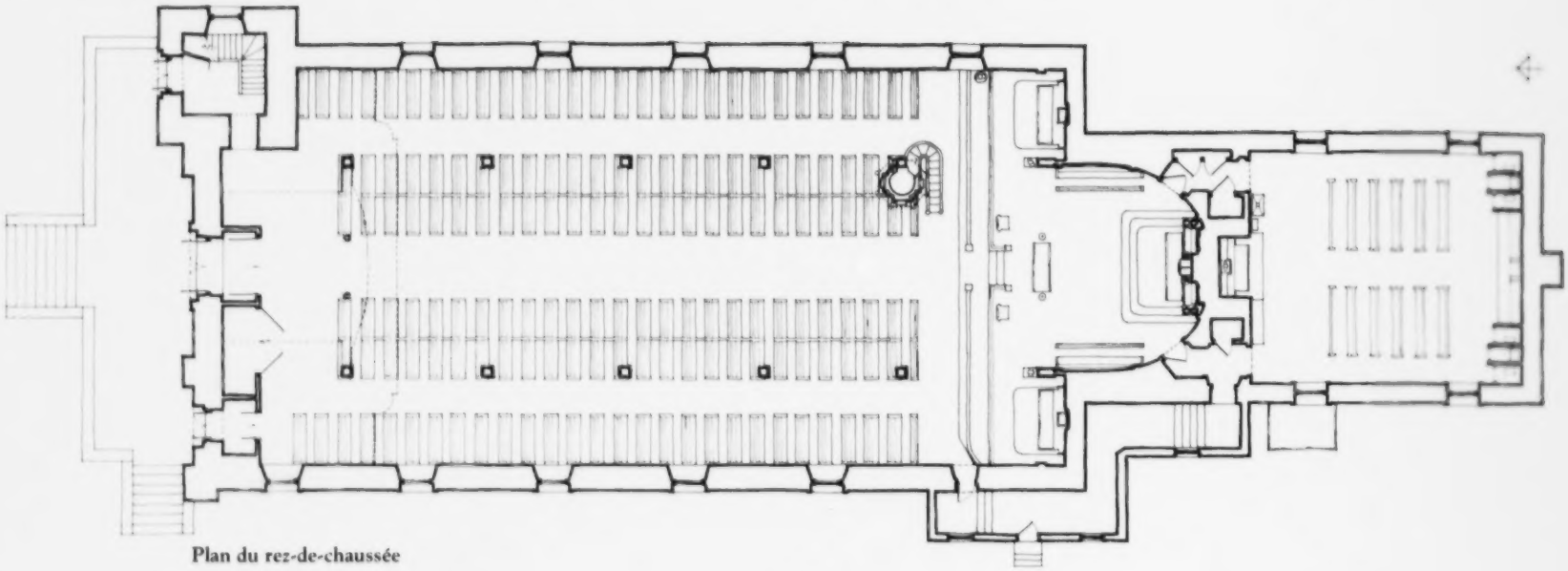
Envahie par une immigration assimilatrice, desservie par un clergé le plus souvent anglophone, géographi-

Elévation nord

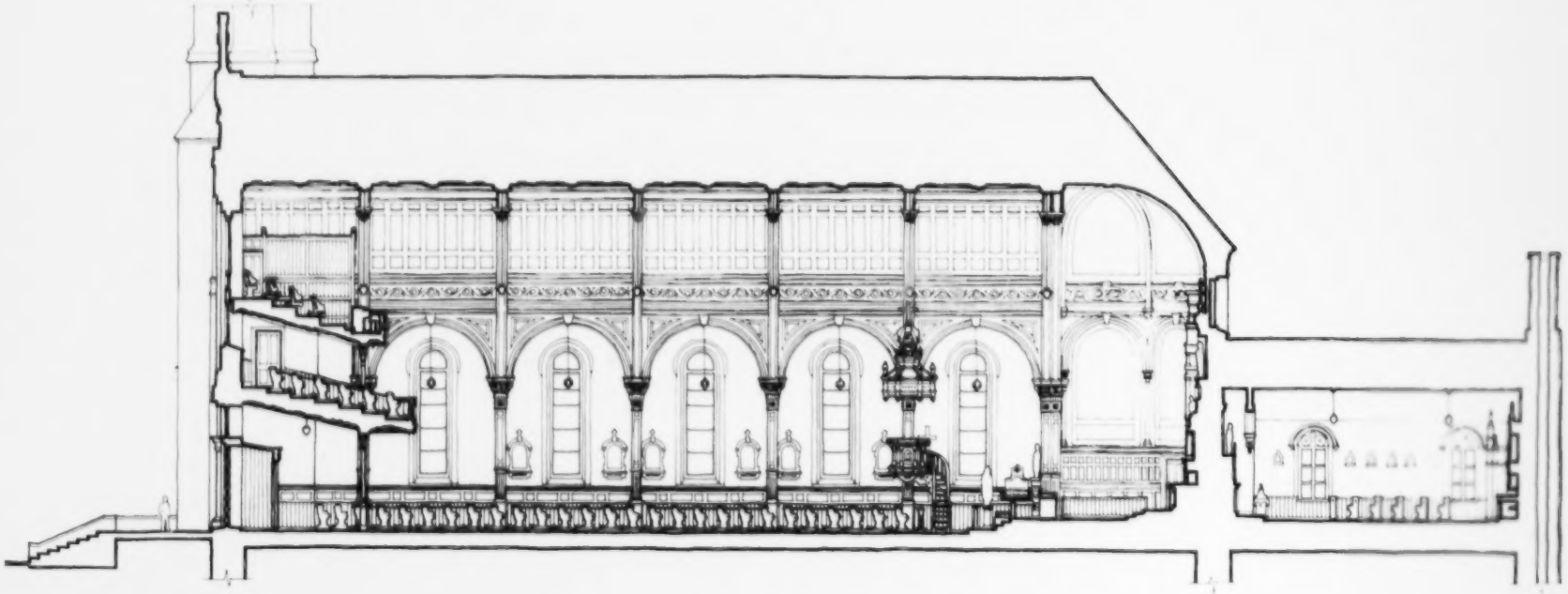


Elévation ouest

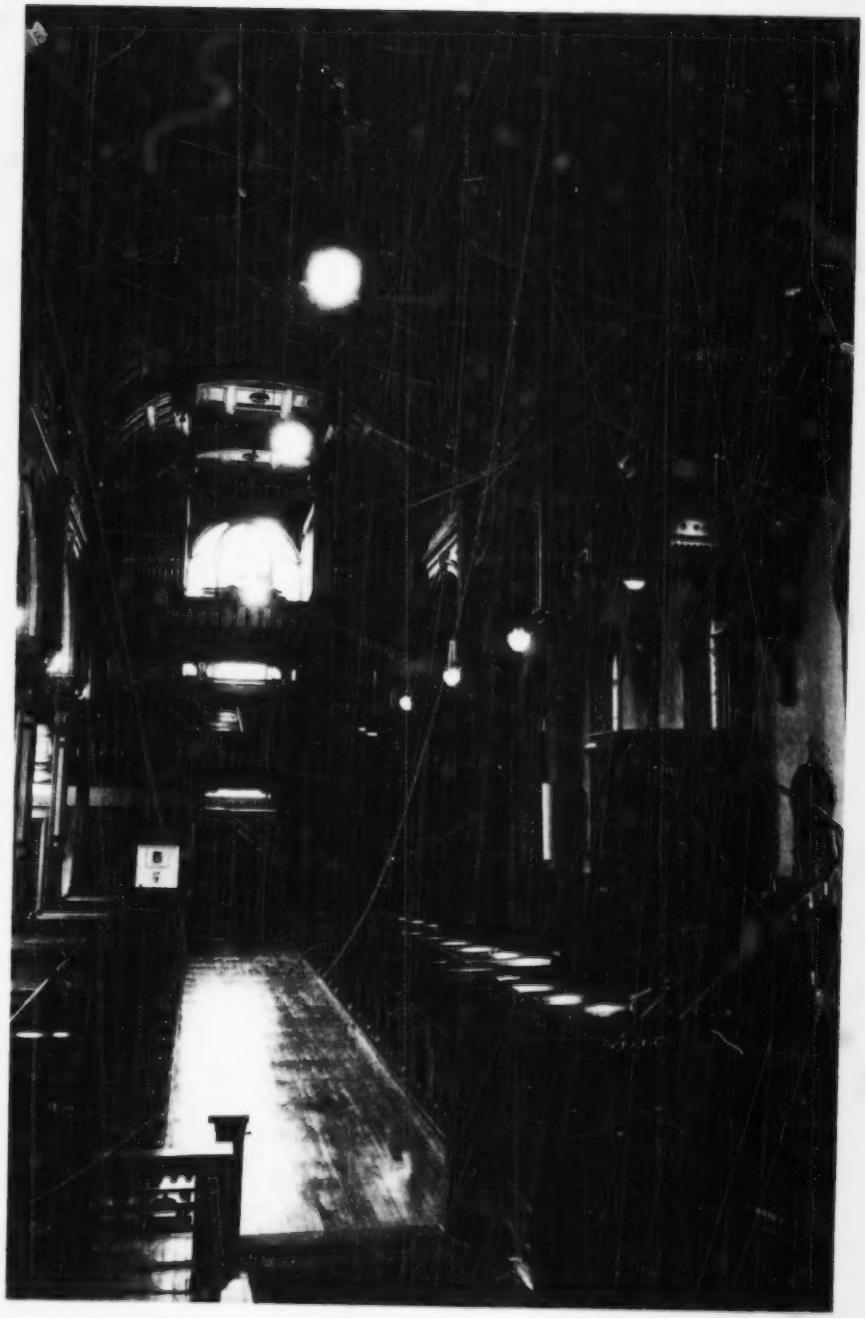
Eglise catholique Saint-Alphonse-de-Liguori, Chapeau

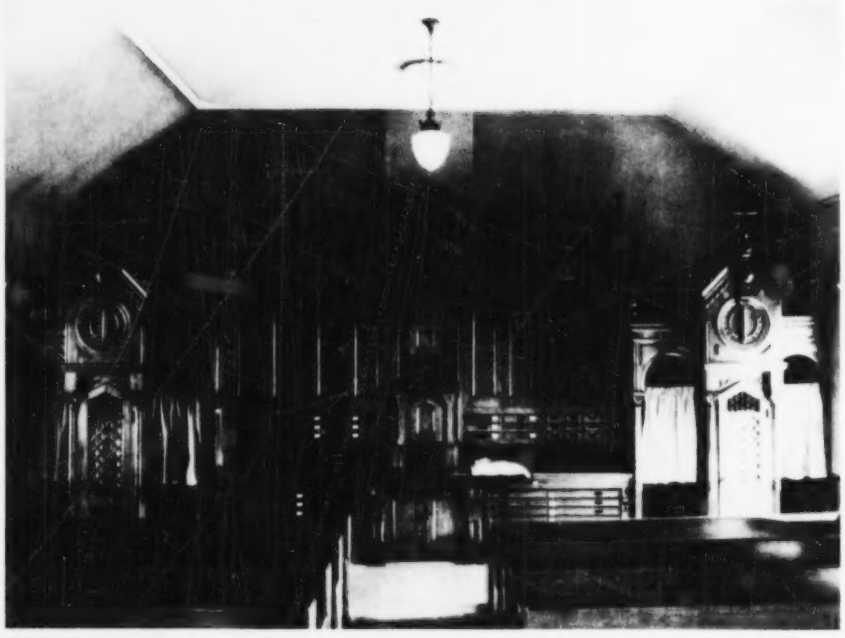


Plan du rez-de-chaussée



Coupe





quement éloignée des centres culturels d'expression française, la petite communauté francophone du Pontiac allait être laissée à elle-même pendant longtemps, et sa survie tient du miracle.

Témoin silencieux de ces événements, l'église de Chapeau surplombe le village de son clocher de 40 m de hauteur.

Dès 1840, afin d'accommoder les fermiers catholiques, on avait construit une chapelle sur la rive sud de l'île. Mais, en 1853, un incendie éclata, qui devait ravager presque toutes les habitations. On commença donc, quelques années plus tard, la construction d'une église modeste mais située dans un endroit plus central, au village de Chapeau.

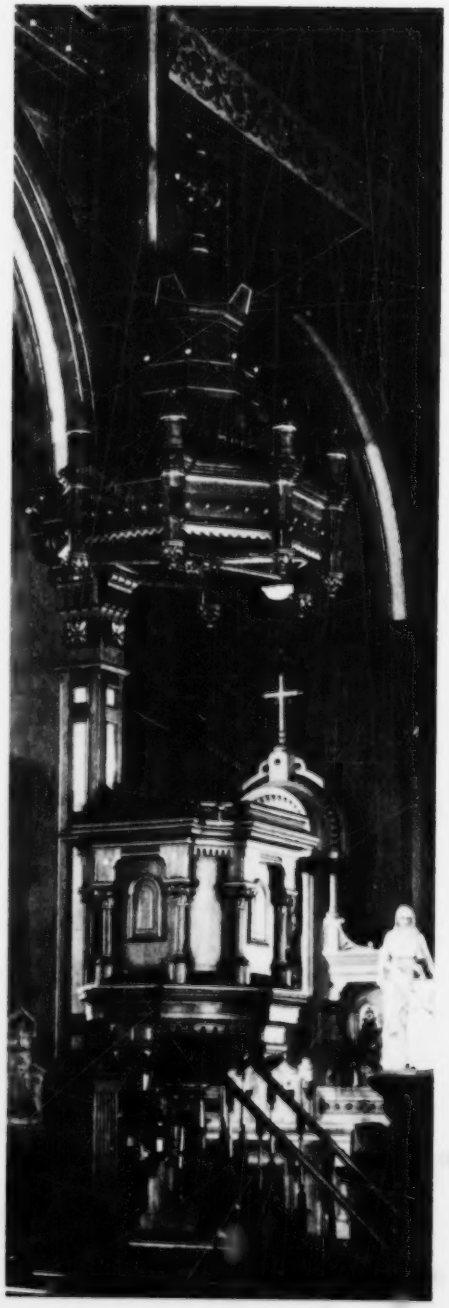
Mais à mesure qu'augmentait la population agricole et que le village s'étendait autour de la paroisse, la petite église ne pouvait plus suffire aux besoins de ses fidèles. En 1885, elle fut remplacée par l'église de pierre actuelle, temple dont le faste s'explique par le fait qu'on avait envisagé d'en faire éventuellement la cathédrale d'un nouveau diocèse.

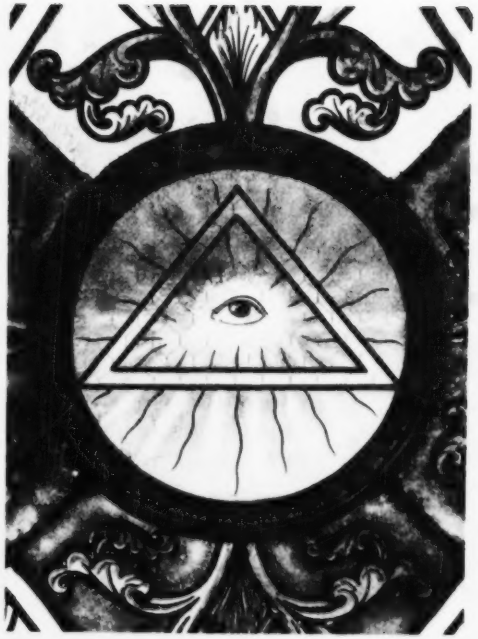
L'église de Saint-Alphonse-de-Liguori est, depuis près d'un siècle, le lieu de culte et de réunion de la collectivité de Chapeau. C'est un édifice imposant qui, par ses dimensions, illustre le rôle que l'Eglise a joué dans la vie de la communauté de la région.

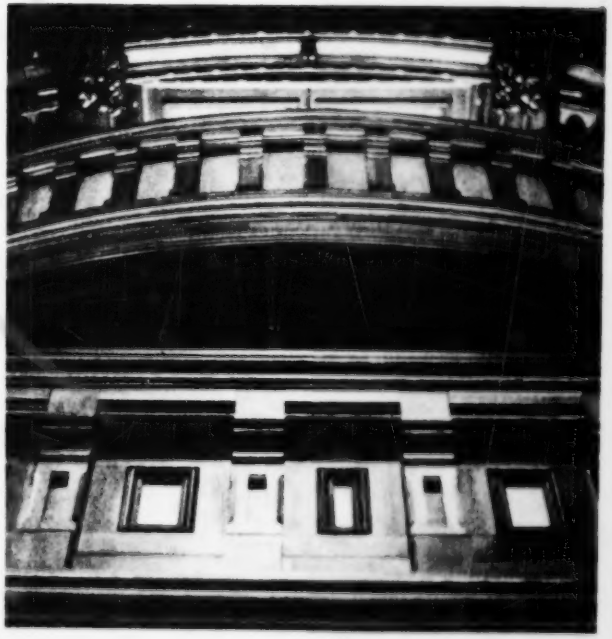
Ce sont deux entrepreneurs de Montréal, Fauteux et Miranda, qui construisirent l'église après en avoir soigneusement établi les plans. La pierre des côtés et des murs de fond de l'édifice a été tirée d'une carrière de l'île, alors que la pierre de qualité, destinée à la façade, a été transportée à grand peine, depuis Saint-Hyacinthe, par voitures à chevaux.

A l'intérieur du temple, des verrières artistiquement travaillées laissent pénétrer une lumière aux reflets multicolores. Les murs et le plafond sont revêtus de panneaux surélevés, dont le bois est de teintes contrastantes, pâles et foncées. La chaire sculptée, importée de France, surplombe quatre rangées de bancs de chêne. Un grand orgue à tuyaux de marque Casavant garnit le jubé.

L'église de Chapeau tout entière témoigne d'un travail soigné et minutieux qui ne peut être l'oeuvre que de véritables artistes.



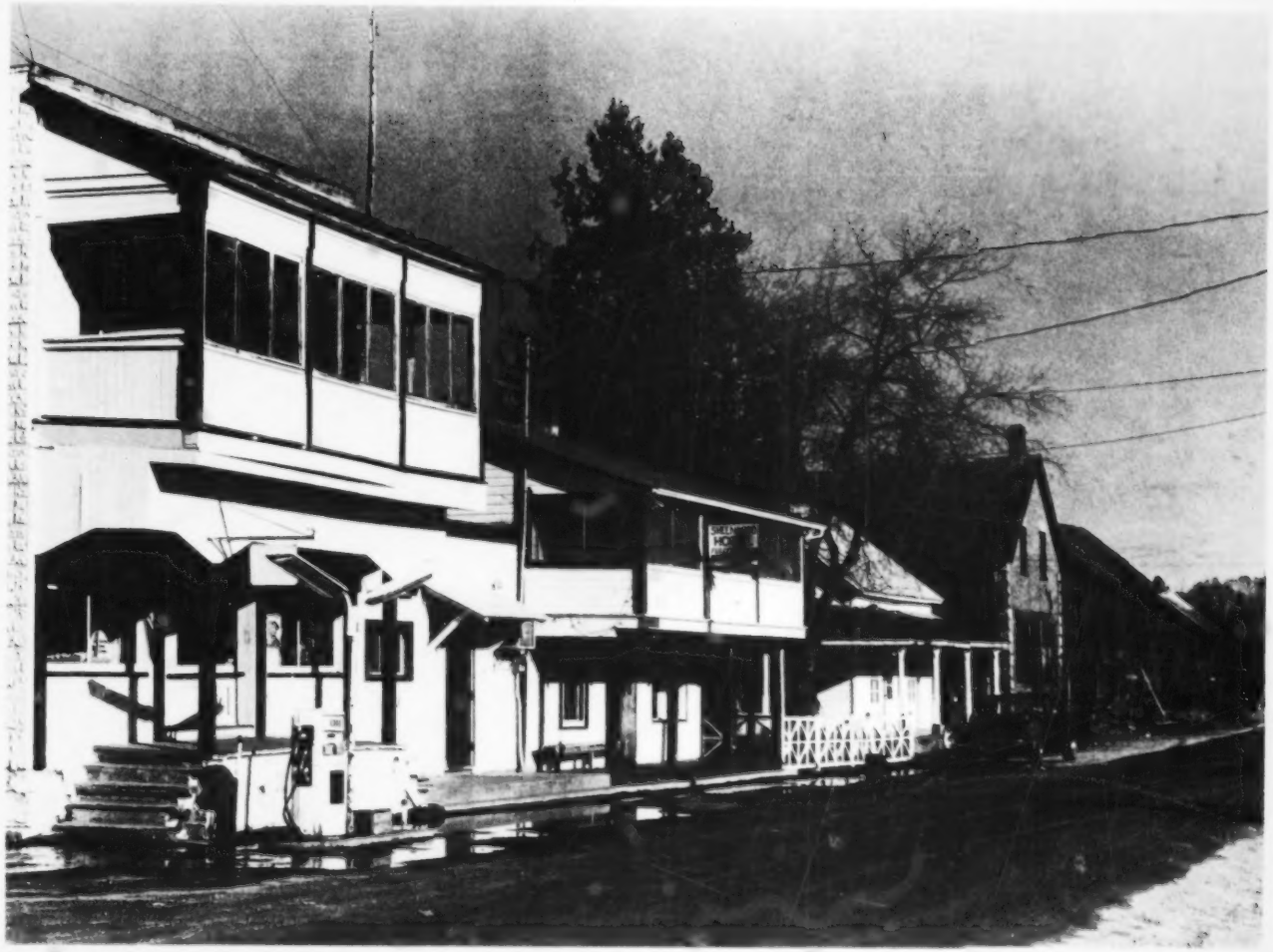




Petit village/Sheenboro 9

L'agriculture et l'industrie du bois furent les raisons qui incitèrent à la création du village de Sheenboro, localité qui a grandi au carrefour des principales routes servant à l'approvisionnement des chantiers.

Depuis 1830, les cultivateurs qui occupaient des terres autour des lacs Downey et Manny devaient faire huit kilomètres pour se rendre au magasin de Fort-William, poste de traite sur l'Outaouais. Ces fermiers irlandais très affairés furent heureux de voir leur trajet diminuer de moitié par suite de l'établissement d'un nouvel hôtel et d'un nouveau magasin par Michael Hayes dans les années 1870. La famille Hayes avait exploité un hôtel à Rapides-des-Joachims et comprenait la nécessité d'un hôtel ou d'une halte à ce carrefour, situé à mi-chemin de Fort-Coulonge et de Rapide-des-Joachims. Après avoir érigé l'hôtel en billes, Michael Hayes construisit une maison, le magasin et les bâtiments de ferme. A la longue, tous

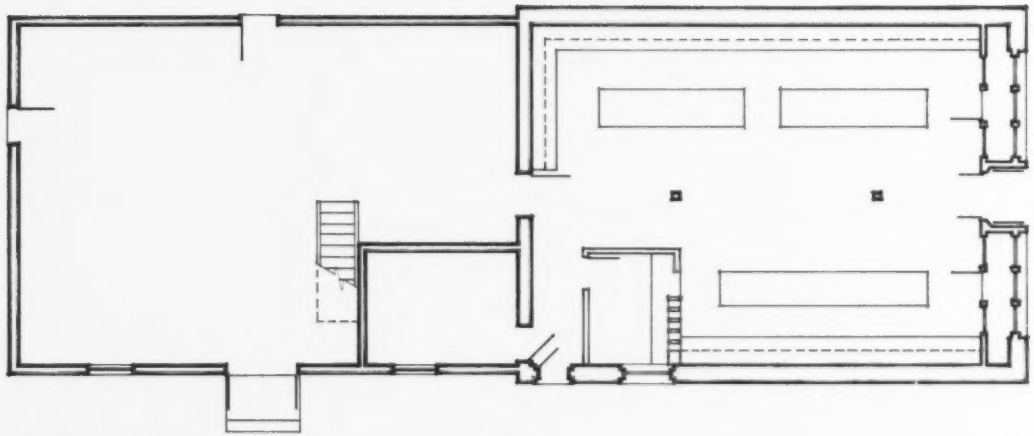


Vue, direction est

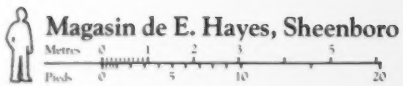
Vue, direction ouest

les bâtiments en billes, sauf l'étable, furent revêtus de planches à clins et les murs extérieurs du magasin furent recouverts de briques. Cette collection de bâtiments est un des principaux attraits du village.

Les cultivateurs du comté de Pontiac vivaient aussi de l'exploitation forestière; ils passaient une partie de l'année dans des chantiers, où ils se rendaient en empruntant de nombreux portages. Les hommes de chantier ne s'arrêtaient à l'hôtel que deux fois l'an: en "remontant" en septembre et "en descendant" en mai. L'hôtel devait fournir un abri aux hommes et aux attelages qui transportaient la nourriture, les aliments pour chevaux et les couvertures. Quand on s'arrêtait pour la nuit, il en coûtait 35 cents pour assurer le gîte de l'attelage, se procurer du thé et un coin pour dormir sur le plancher. L'aubergiste réalisait un profit grâce au nombre de voyageurs; souvent, les écuries étaient bondées de chevaux et, dans l'auberge, on pouvait voir des gens couchés presque côte à côte, d'un mur à l'autre.



Plan du rez-de-chaussée



Elévation ouest

Elévation sud

La famille Hayes s'intéressa à plusieurs secteurs d'activité: elle cultivait le foin et l'avoine et les transportait jusqu'au chantier, assurait un abri aux voyageurs, exploitait un "magasin général" et un bureau de poste, travaillait dans la forêt et faisait la cuisine pour nourrir tous les travailleurs. Le fils de Michael Hayes, Gilbert, dirigeait une exploitation forestière dont il avait loué la concession de J. R. Booth.

De nos jours, Pat Keon exploite l'hôtel, et sa mère, Clarella, dirige un magasin général, qui fut construit à proximité en 1907. Pendant des années, le magasin de Keon et celui de Hayes se firent concurrence; le bureau de poste passait de l'un à l'autre selon que les libéraux ou les conservateurs étaient au pouvoir. Petit à petit, l'industrie du tourisme remplaça l'agriculture et l'exploitation forestière.

L'hôtel est devenu un restaurant, et, au magasin, la confiture, les conserves et les pintes de lait ont remplacé les gros sacs de thé et de farine. La concurrence est disparue, car le magasin de Hayes est fermé depuis 1930.

Magasin Hayes, intérieur, vers 1920

Maison de ferme Bryson/Fort-Coulonge 10

De l'âge d'or de l'exploitation forestière, il reste, à Fort Coulonge, un certain nombre de bâtiments, notamment la maison de ferme Bryson, une importante structure de bois, érigée en 1854.

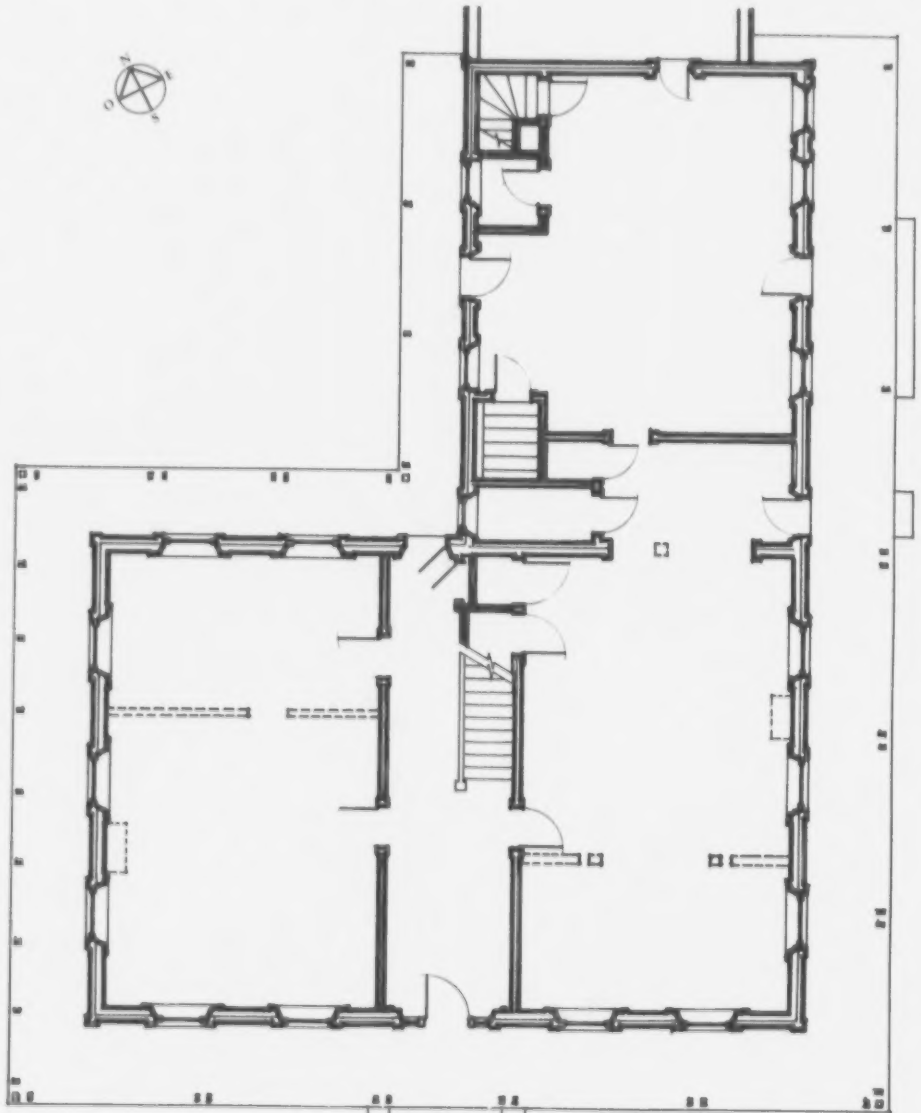
Le poste de traite de Fort-Coulonge fut établi en 1690 par Nicolas d'Ailleboust de Manthe, issu de la riche famille qui possédait le bois de Coulonge près de la ville de Québec. En 1761, le poste fut vendu à la Compagnie du Nord-Ouest qui devint, en 1821, propriété de la Compagnie de la Baie d'Hudson.

Fort-Coulonge servit d'avant-poste sur la rivière Outaouais jusqu'à sa transformation, en 1844, en magasin général. Pendant les 11 dernières années de son existence, le poste de traite de Fort-Coulonge ravitaillait les bûcherons et les colons. Il fut vendu en 1855.

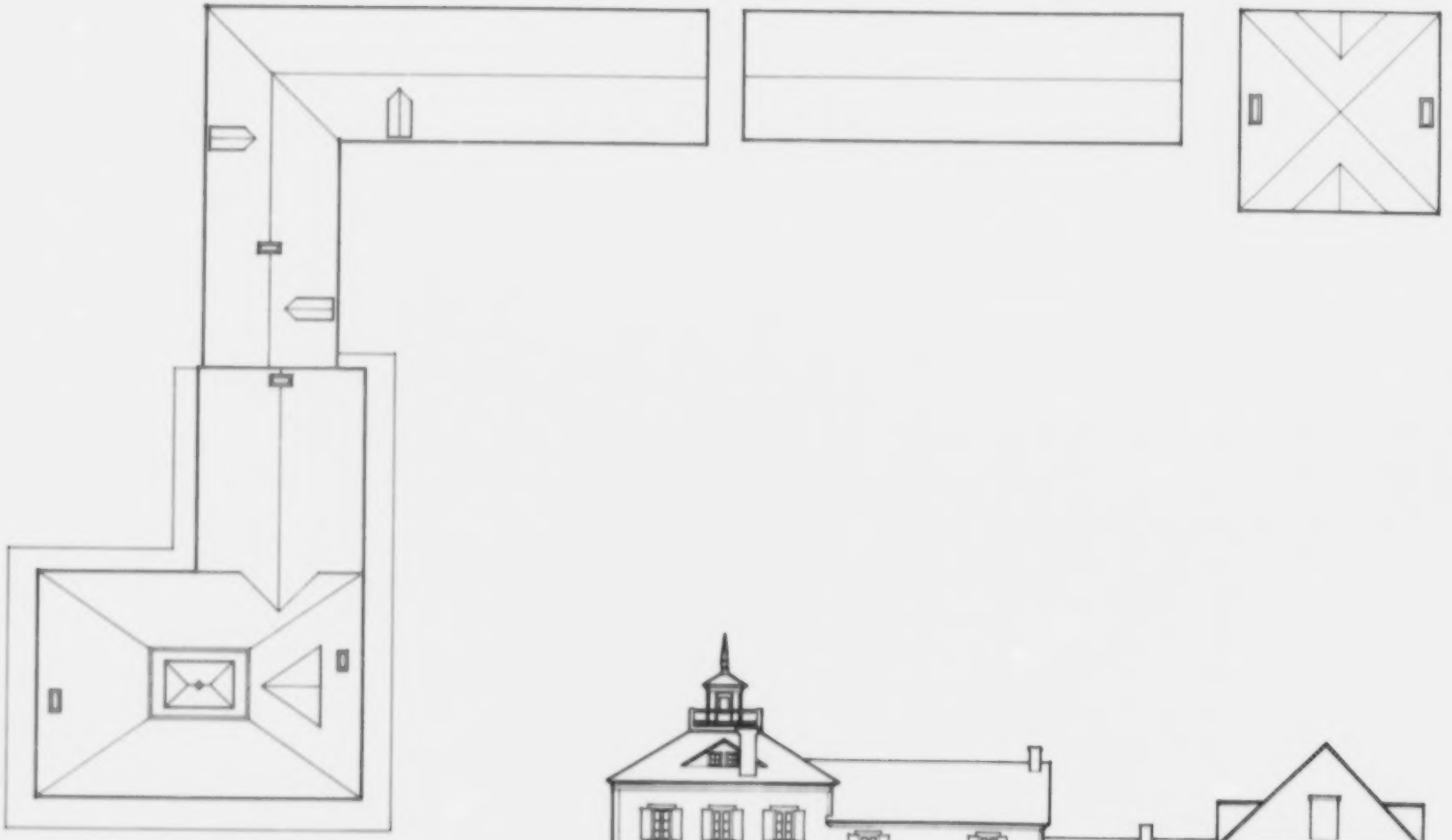
L'évolution de la traite des fourrures constitue l'exemple typique de l'exploitation sans frein des ressources naturelles: quand un territoire était littéralement vidé de sa faune, on recommençait plus loin, jusqu'à ce que les animaux fussent presque complètement exterminés.

Il en fut de même de l'exploitation forestière: par la voracité qu'elle manifesta à abattre les majestueux pins des forêts vierges, elle accéléra l'extermination d'une faune dont les limites de l'habitat reculaient sans cesse.

Vers 1800, par suite du développement de la traite des fourrures, un petit village avait commencé à prendre forme sur les rives de l'Outaouais, à quelques kilomètres en aval de l'ancien poste. Des colons catholiques s'établissaient en face de la petite agglomération de La Passe. C'était l'époque où, suite à l'invention de la "glissoire à billes", le commerce du bois équarri commençait à s'effectuer graduellement plus en aval de l'Outaouais.



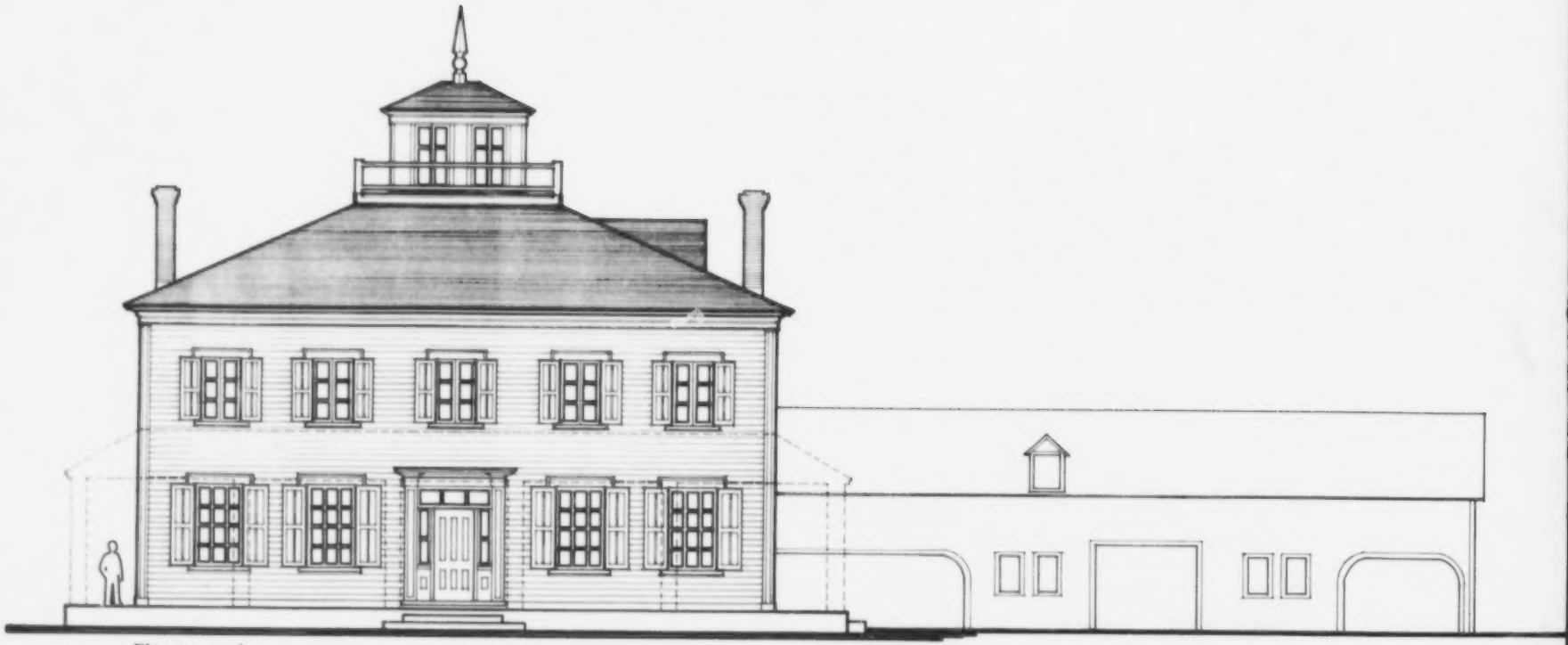
Plan du rez-de-chaussée



Plan du toit

Elévation est

Maison de ferme Bryson, vers 1910



Elévation sud

Maison de ferme Bryson, Mansfield

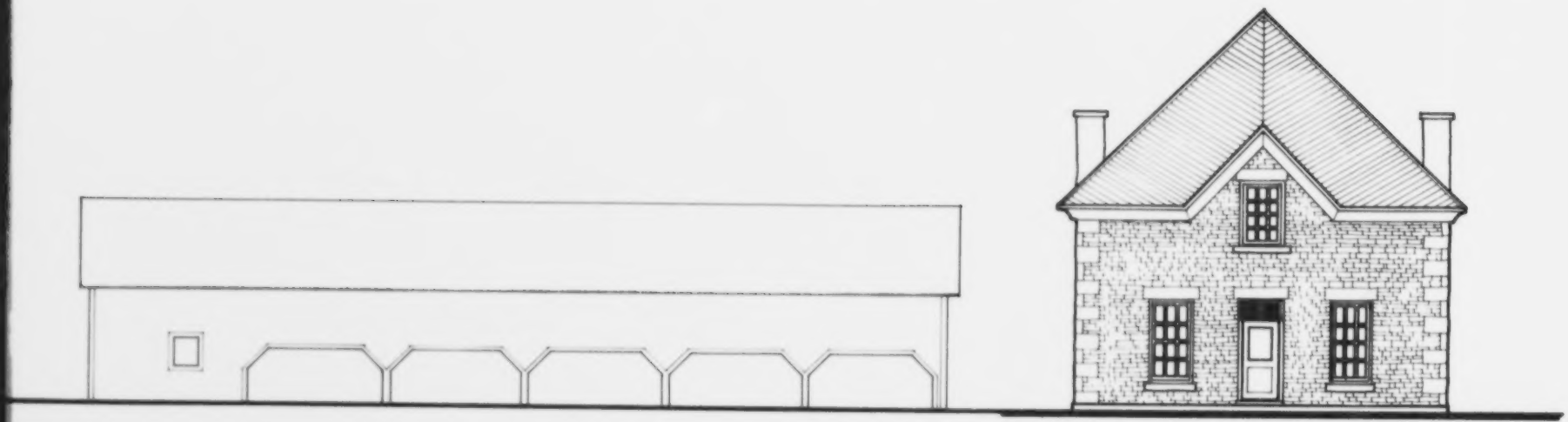
Mètres 0 1 2 3 5

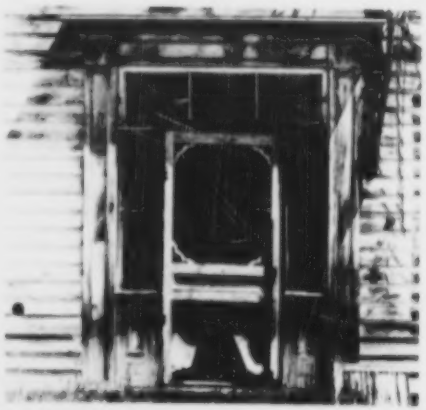
Pieds 0 5 10 20

Façade ouest

Façade sud

Façade est





Entrée principale

En 1835, George Bryson, âgé de 22 ans, quittait le canton de Lanark, en Ontario, pour venir tenter sa chance dans le Pontiac. Il obtint une concession forestière et fit aussitôt construire une glissoire aux Grandes Chutes; ainsi le transport du bois était-il assuré sur la rivière Coulonge, longue de quelque 300 km.

En 1845, George Bryson épousa Robina Cobb et choisit d'exploiter une ferme aux abords de la rivière Coulonge, à mi-chemin entre le poste de traite et le village naissant. C'est à cette période que commença la construction de la maison Bryson. Terminée en 1854, l'habitation était située à un endroit stratégique: depuis le belvédère à rambarde, aménagé sur le toit, on pouvait avoir une excellente vue des rivières Coulonge et Outaouais.

Par rapport aux maisons traditionnelles faites de billes, la maison Bryson est unique en son genre dans le comté de Pontiac. Des recherches effectuées par Michael Newton, de la Commission de la Capitale nationale, ont permis de découvrir des édifices dont le dessin est semblable depuis les rives du Saint-Laurent près de Montréal, jusqu'à Windsor, en Ontario. Propriétés de

Maison Spruce Holme-Toller

Maison de Hugh Proudfoot

Maison de Mme J. O. Bridge

Eglise presbytérienne St-Andrews

riches Ecossais ayant fait fortune dans la traite des fourrures ou le commerce du bois, toutes furent construites de 1800 à 1830, les plus vieilles étant situées près de Montréal, les plus récentes près de Windsor. La maison Bryson serait la dernière qu'on aurait construite dans ce style, et le fait qu'on ait utilisé le bois au lieu de la pierre ajoute à son unicité.

La maison est un immeuble imposant et comprend deux parties distinctes: la partie avant, très spacieuse, servait de résidence à la famille Bryson, alors que la partie arrière, plus petite, ajoutée une dizaine d'années plus tard, logeait la cuisine et les quartiers des serviteurs. La boiserie décorative a été fournie par un ami de la famille, Collins, qui exploitait une fabrique de portes et fenêtres à Pembroke. Les portes et persiennes originales s'y trouvent encore. Une série de hangars et de dépendances, reliés à la maison et disposés autour d'une cour intérieure, servaient autrefois d'entrepôt pour les provisions destinées aux camps de bûcherons. On y trouvait aussi une forge, une glacière et des écuries. La maison de pierre située à l'extrémité sud de l'ensemble a été construite vers 1845 et servait de bureau à la société Bryson. C'est de là, de ce quartier général, qu'on tirait les ficelles de la vie économique de la région.

Vers la moitié du XVIIIe siècle, moment où l'exploitation forestière était à son apogée, la demande était forte pour l'approvisionnement des chantiers: il fallait du foin et de l'avoine pour les chevaux, de la nourriture pour les bûcherons. Or, plus il pouvait produire lui-même de ces denrées, moins l'exploitant forestier rognait sur son profit. C'est ainsi qu'en 1871, la ferme Bryson comprenait 40 ha de pâturage et 120 ha de culture qui produisaient 2 500 boisseaux de blé, 60 tonnes de foin, 600 boisseaux de pommes de terre; il y avait en outre 46 bovins, 32 chevaux, 48 moutons et 26 porcs. La ferme procurait également du travail aux bûcherons qui, après la "drave" du printemps, au lieu de s'en retourner sur leur propre lopin, offraient leurs services comme employés de ferme, perpétuant ainsi leur dépendance à l'égard de la famille Bryson.

Dès 1825, permission avait été accordée aux exploitants forestiers de louer des terres de la couronne; George Bryson obtint plusieurs de ces concessions. Mais comme la façon la plus sûre de pouvoir exploiter une forêt est d'en être le propriétaire, Bryson acheta du gouvernement 2 120 ha de boisé dans le canton de Mansfield.

Si George Bryson a fait sa marque dans l'exploitation forestière, il avait aussi plusieurs autres champs d'activité. Il fut élu maire de Mansfield en 1850 et préfet de comté en 1862. Il devint membre du Conseil législatif du Québec en 1867 et, avec d'autres hommes d'affaires, fonda la "Bank of Ottawa" en 1874.

Vers 1870, grâce au commerce du bois, le village de Fort-Coulonge commençait à grandir. Dès 1877, on y trouvait une scierie, un magasin général, un poste de télégraphe et quatre tavernes. La perspective d'un travail dans les chantiers amena plusieurs Canadiens-français dans la région; ainsi en était-il des Irlandais catholiques qui fuyaient la famine qui sévissait dans leur pays natal. Les 88 familles catholiques construisirent une première église en 1876. En 1884, alors que la population catholique était de 169 familles, on érigea une église de brique qui fut remplacée, en 1923, par l'église de pierre actuelle.

Les Bryson, quant à eux, étaient d'ardents fidèles de l'Eglise presbytérienne. Les cérémonies religieuses eurent lieu dans leur maison dès 1864. Ensuite, on érigea une église de bois. En 1890, fut construite l'église presbytérienne qu'on peut voir encore aujourd'hui à Fort-Coulonge.

Dans la rue principale du village, on trouve une imposante maison de pierre qui fut édifiée en 1872 pour John Bryson, fils aîné de George et Robina Cobb. Une seconde construction de pierre voisine la première, celle de George Bryson fils.

Les deux frères firent équipe dans l'industrie forestière, jusqu'à ce que leur entreprise fût amalgamée à celle des Fraser de Pembroke.

John Bryson devint député fédéral en 1882. Son frère George succéda à son père au Conseil législatif du Québec en 1887 et siégea au conseil d'administration de la "Bank of Ottawa" en 1895. James, le plus jeune des fils, ne fit pas de politique et se contenta de poursuivre l'exploitation de la ferme.

L'arrivée du chemin de fer "Pontiac and Pacific Junction" en 1887, fit de Fort-Coulonge la capitale de l'industrie du bois dans le comté de Pontiac. L'année suivante, le village fut érigé en municipalité.

Maison d'Uldrich Durocher

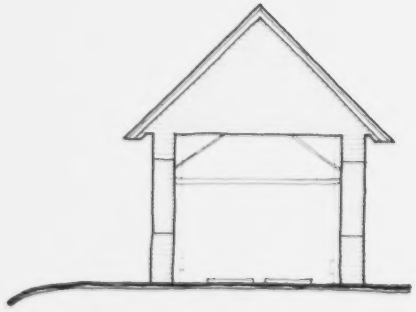
Bâtiment Le Guerrier

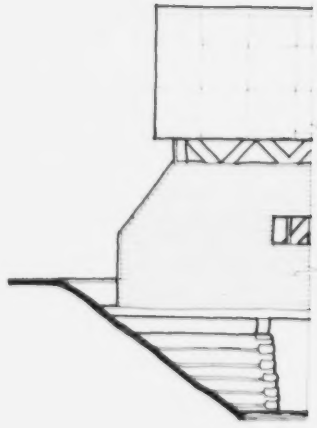
Maison du docteur Rabb

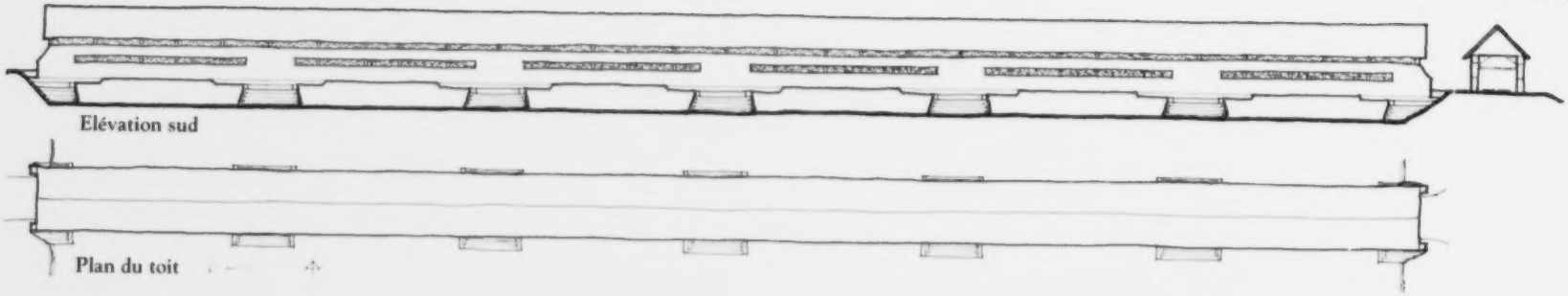
Pont Rouge 11

Le pont rouge couvert, au nord de Fort-Coulonge, a été construit en 1898 par l'entrepreneur Augustus Brown, de Beachburg, Ontario. Il remplaçait deux ponts construits antérieurement, au même endroit, sur la rivière Coulonge, qui assuraient une voie de transport entre les chantiers forestiers et le village de Fort-Coulonge. Supporté par cinq piliers de bois, le pont s'étend sur une distance de 129 mètres. il s'agit du troisième plus long pont couvert de la province. Construit entièrement de pin, ce pont à une seule voie a été recouvert d'une toiture pour le protéger de la pourriture.

En 1964, de sérieuses réparations s'imposaient, le pont étant même menacé de démolition. Un comité de financement fut formé par le docteur H. R. Rabb, M. Hugh Proudfoot et M. Dean Rogers, dans une tentative de sauver le pont. Grâce à des subventions des gouvernements fédéral et provincial et à des dons provenant des citoyens des environs, les piliers pourris furent remplacés et le pont, surélevé et réparé, de sorte qu'on put le remettre en service. En plus d'être fonctionnel, le pont rouge ajoute un charme nostalgique à la pittoresque rivière Coulonge.

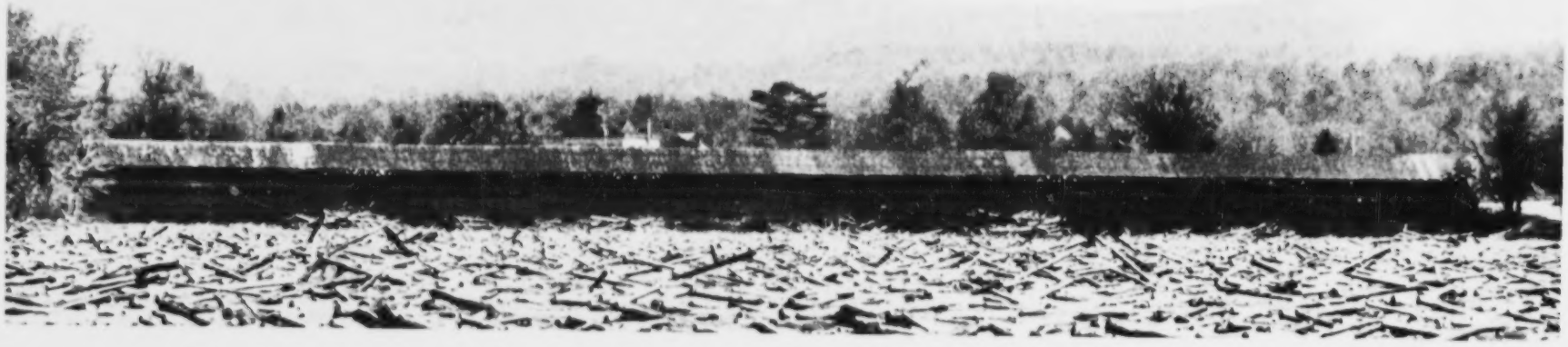


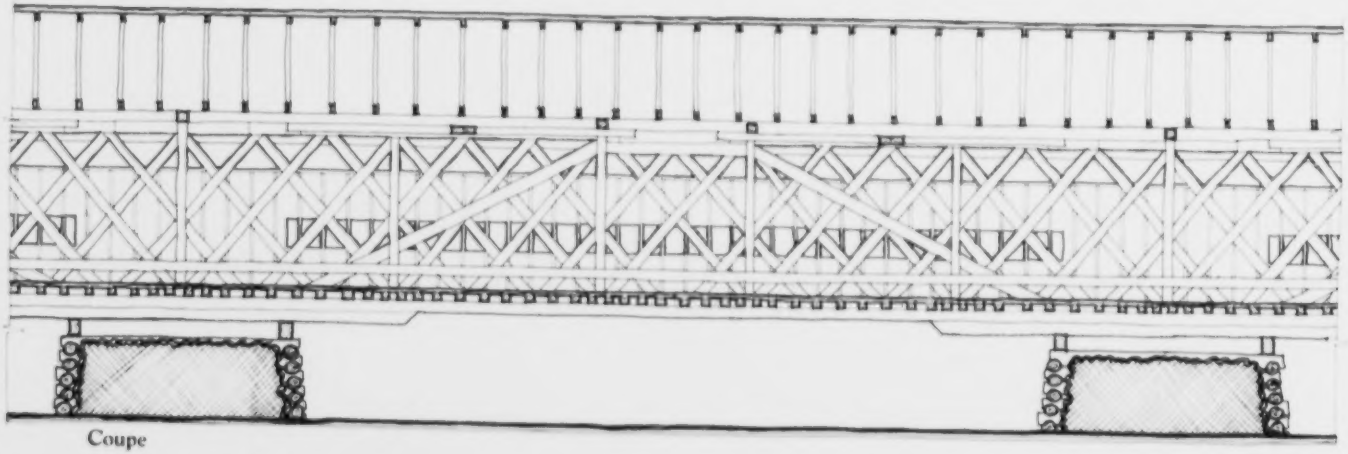




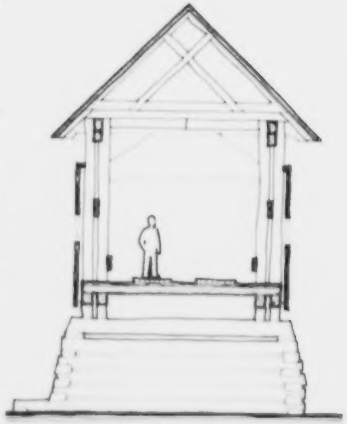
Elévation sud

Plan du toit





Coupe



Pont couvert, Fort-Coulonge et Mansfield

Bâtiments de brique/Shawville 12

Un certain nombre de magnifiques bâtiments de brique témoignent de la prospérité qui était autrefois la caractéristique de Shawville.

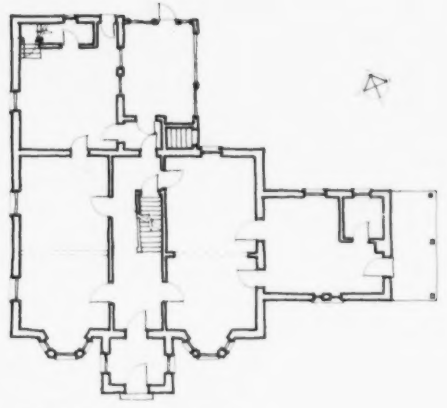
Le village de Shawville, autrefois prospère, a vu disparaître la plupart de ses industries locales. Les changements économiques que le village a connus au cours du siècle dernier sont dus en partie à l'exode de la jeune génération vers les villes et à la centralisation de l'industrie. Un certain nombre de magnifiques bâtiments de brique témoignent de la prospérité qui était autrefois le lot de Shawville.

En 1873, année de son érection civile, Shawville était un village d'environ 300 personnes, en pleine expansion, et constituait le centre d'une collectivité agricole relativement prospère. Il s'y était créé une multitude d'industries locales, par manque de bons moyens de transport. La fabrication de la brique y occupait une place importante. En 1865, Samuel Armstrong avait commencé à y fabriquer ce matériau en utilisant l'argile grise qu'on trouve en abondance dans la région.

Les briques étaient d'abord moulées et on les laissait reposer pour qu'elles sèchent, puis on les mettait au four où, une fois cuites, elles passaient au rouge. En 1888, Ralph Hodgins mit sur pied une autre briqueterie, au sud de Shawville. Ces deux entreprises ont fourni le principal matériau qui a servi à la construction d'un grand nombre de bâtiments de Shawville. Les fours qui transformaient la pierre à chaux locale, essentielle à la fabrication du mortier, étaient également d'une importance capitale pour l'industrie du bâtiment. En outre, une scierie et une fabrique de portes et châssis fournissaient le bois d'oeuvre et les matériaux destinés à la finition intérieure.

L'arrivée du chemin de fer, en 1886, eut certainement des répercussions profondes sur le village de Shawville et ses environs. Le grain et d'autres produits agricoles étant mis sur le marché, le commerce de la pâte à papier et du bois de construction prenant de l'ampleur, la population augmenta considérablement. C'est durant cette période que la construction connut un essor sans précédent et qu'un grand nombre de bâtiments de brique y virent le jour. Shawville était devenue une ville très active et elle prospéra jusqu'à ce que la plupart des industries locales fussent absorbées, en raison de la centralisation de l'industrie aux fins d'une plus grande efficacité. Il en résulta une migration de la jeune génération vers les villes et les grands centres industriels.

La prospérité qui régnait à Shawville il y a un siècle est illustrée par un certain nombre de bâtiments de brique majestueux et imposants. La maison de M. et Mme Watt Taylor, située rue Main, est un bel exemple d'une spacieuse résidence de brique. Cette maison, qui comprend 15 pièces, a été construite vers 1880 par George Hynes, entrepreneur qui a laissé sa marque sur un certain nombre d'imposants bâtiments de brique de Shawville. Cette maison est construite de trois rangs de briques comportant un espace d'air entre chacun aux fins d'isolation. Les murs intérieurs et les plafonds sont revêtus de plâtre et les boiseries intérieures sont de chêne. Cette maison très bien conservée est représentative de plusieurs beaux bâtiments de Shawville qui ont survécu au passage d'un siècle.



Plan du rez-de-chaussée

Elévation sud

Maison de W. Taylor, Shawville

Hôtel de ville

Maison Murray

Vue de la rue King, direction ouest

Maison Strutt

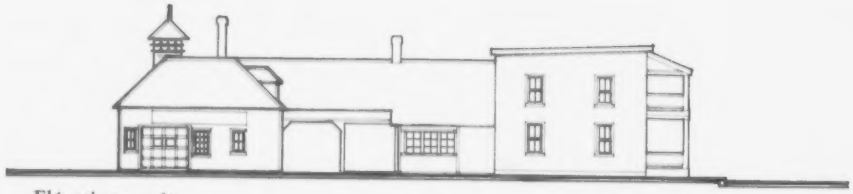
Edifice de la Banque R yale

Maison du docteur Rogers

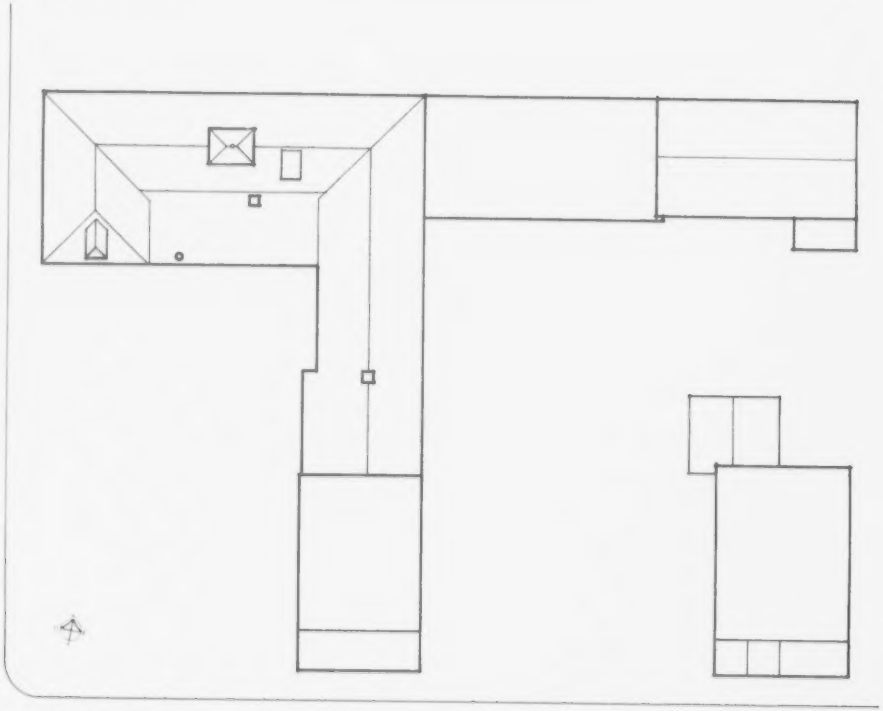
Maison du docteur Wallace Hodgins

Maison Hynes

Forge 13



Elévation ouest

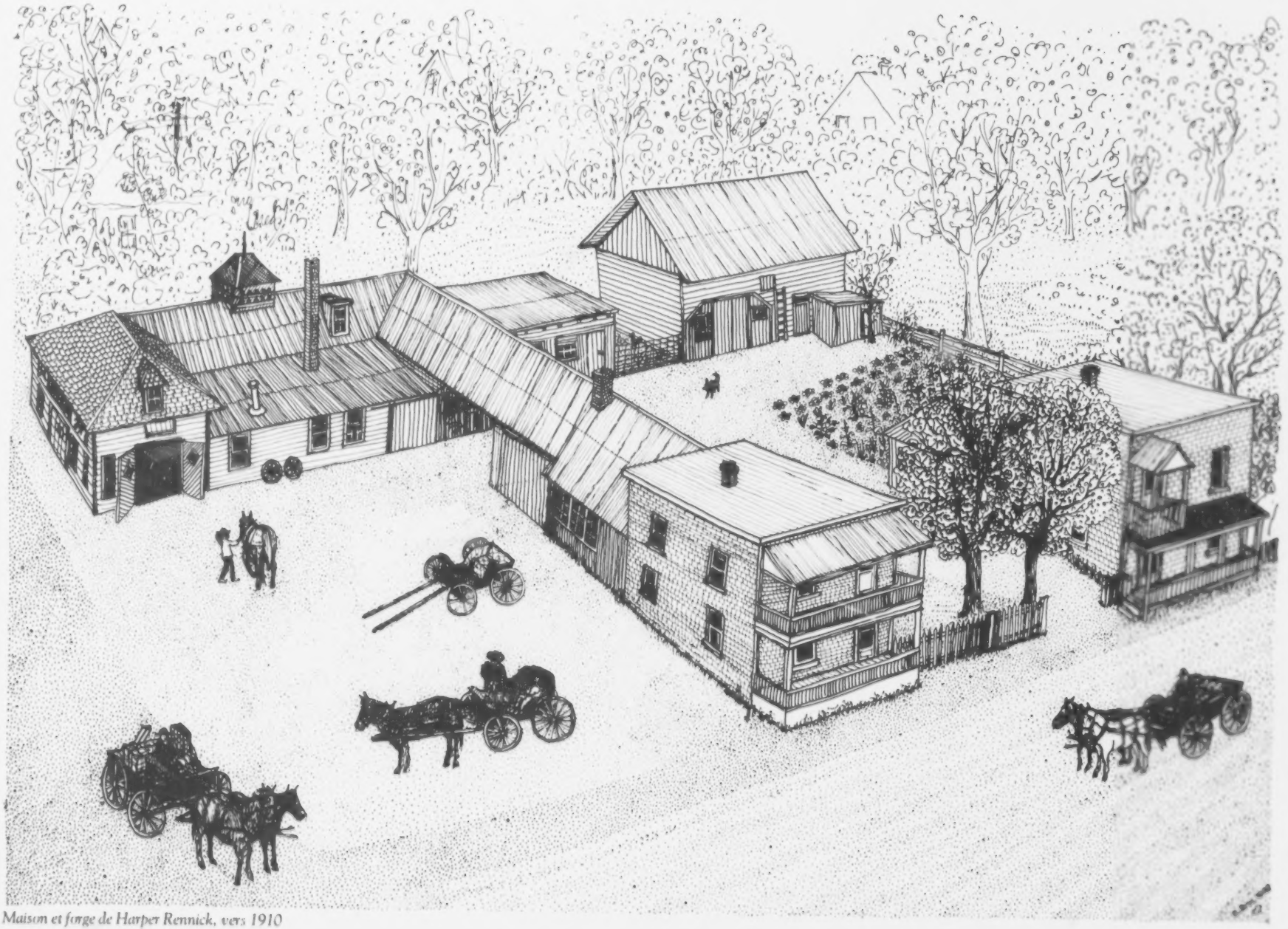


Plan du toit

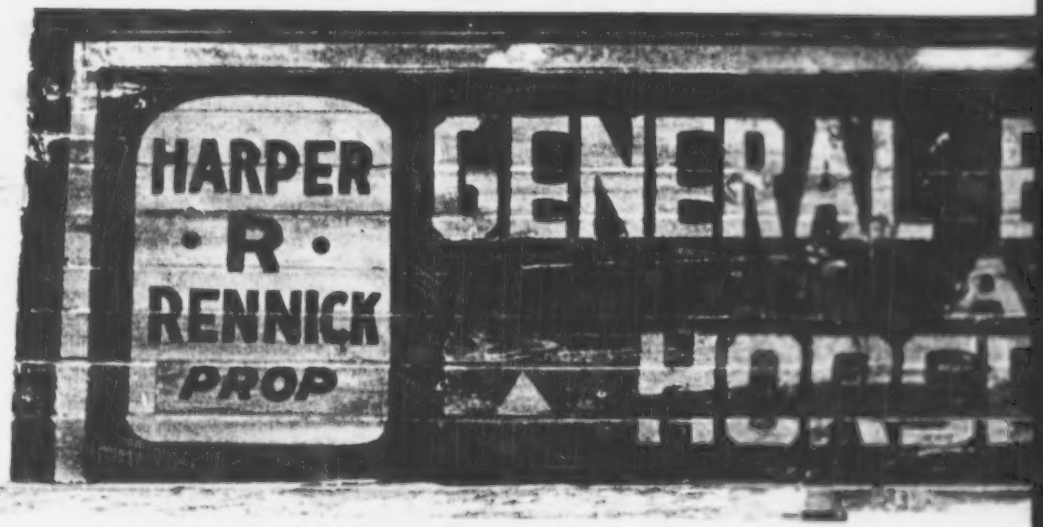
Elévation sud

Forge de Harper Rennick, Shawville

Autrefois essentiel au bien-être de la communauté, le métier de forgeron a disparu lorsque l'automobile a remplacé le cheval et la voiture en tant que moyen de locomotion.



Maison et forge de Harper Rennick, vers 1910



Au tournant du siècle, le forgeage était un métier tenu en haute estime et essentiel au bien-être de la collectivité. Le cheval et la voiture constituaient le mode habituel de transport, et les forgerons offraient les services nécessaires pour garder l'un et l'autre en état de marche. Leurs talents étant constamment mis à contribution, les forgerons jouèrent un rôle important dans le développement des petites communautés locales.

Lorsque John Armstrong Rennick arriva à Shawville en 1914, il devint l'un des cinq forgerons qui exploitaient une boutique dans le village. Il enseigna par la suite son métier à son fils Harper, qui allait devenir le dernier forgeron de Shawville. La boutique de forge connaissait autrefois une grande activité, car on y ferrait jusqu'à dix attelages de chevaux dans une journée. Un ébéniste engagé y construisait de nouvelles voitures et de nouveaux traîneaux, et réparait les vieux.

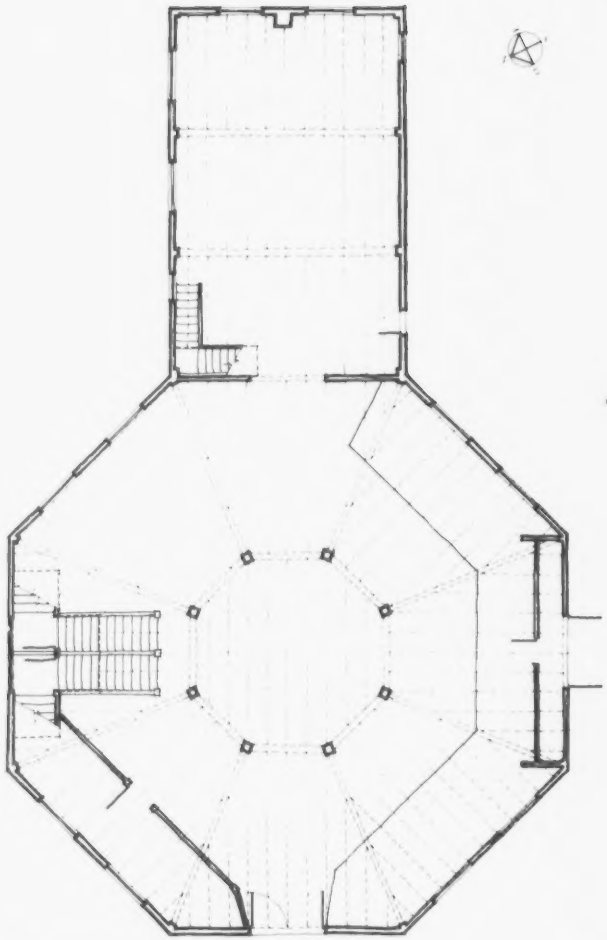
Mais il était inévitable que l'automobile remplaçât la voiture à traction animale. La demande pour les services de la forge diminua à tel point qu'il n'y eut que celle de Harper Rennick qui demeura en opération à Shawville. Celle-ci ferma ses portes en 1968, puis fut ensuite vendue à Lloyd Hodgins en 1976.

L'immeuble qui abritait la forge a été construit vers 1910 pour loger d'abord une écurie et un poulailler. En 1914, il était légèrement modifié afin d'y loger la forge avec ses deux foyers et deux enclumes. L'immeuble est à ossature de bois et à toit incliné, et comporte une coupole à pigeonnier massive dans un de ses pignons. La prospérité de l'entreprise aidant, une maison fut construite à proximité de la forge et, en 1920, il en fut de même pour une remise à voitures reliant les deux bâtiments. Plus tard, on ajouta une série d'entrepôts à l'extrémité est de l'ensemble pour donner le groupe de bâtiments actuel. Riche vestige de l'industrie locale, la vieille forge est vraiment unique et mérite d'être préservée comme partie de notre patrimoine.

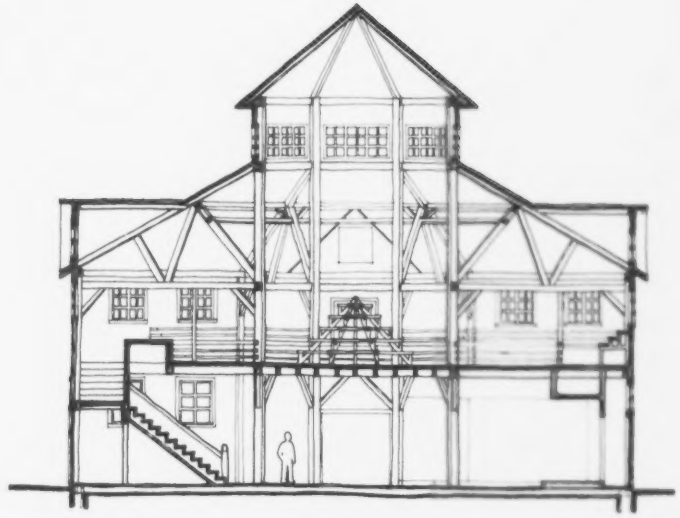
ACKSMITH
OWNER OF
STALLION
Macduff

Pavillon des expositions/Shawville 14

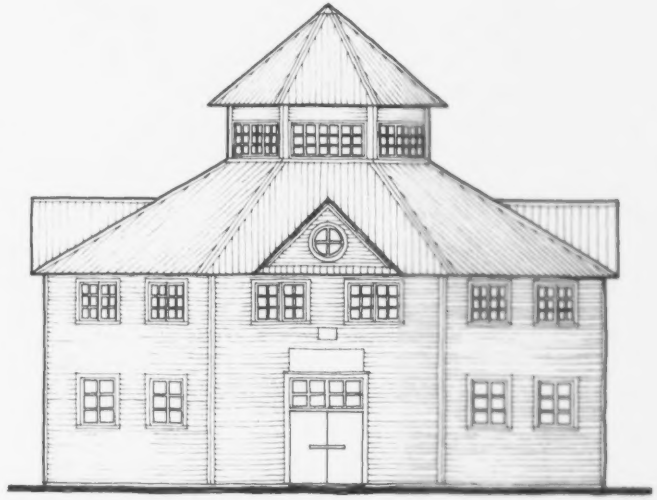
En 1898, on érigeait le Pavillon des expositions. Plusieurs menuisiers oeuvrèrent à la construction de l'imposante structure octogonale à ossature de bois, et lorsqu'il fut temps de monter le bâtiment, on organisa une corvée à laquelle participèrent plus de 100 personnes. La construction est typique des parcs d'exposition du début de XXe siècle et de cette intéressante conception architecturale qui a réussi à survivre jusqu'à nos jours. La foire annuelle permettait d'admirer les plus belles pièces d'artisanat des dames, des couvertures piquées et de se procurer des tartes, des gâteaux, des légumes primés, sans oublier les dernières nouveautés dans le domaine de la machinerie agricole.



Plan du rez-de-chaussée

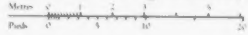


Coupe



Elévation ouest

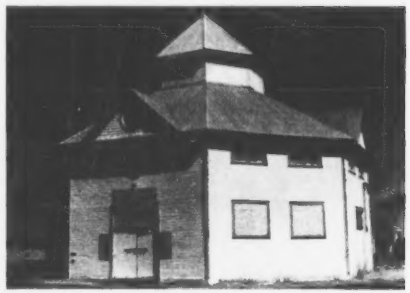
Pavillon d'exposition, Shawville



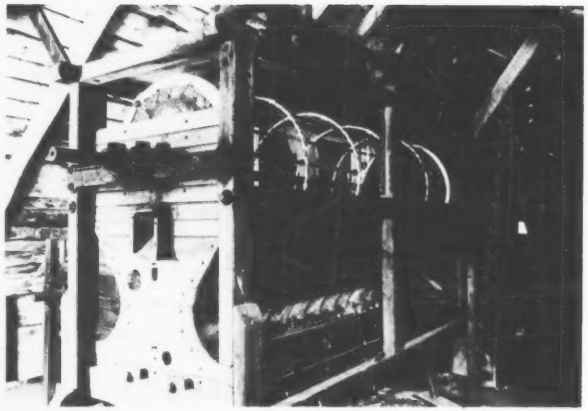
HOT DOG

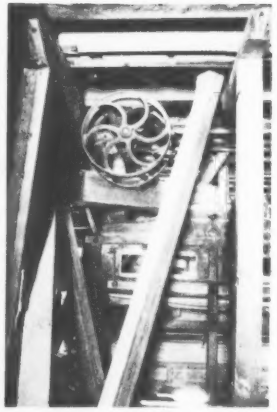
Inaugurée en 1858 par la Société agricole du Pontiac, groupant des cultivateurs entreprenants, la foire de Shawville a toujours constitué un événement d'importance dans la vie des habitants de l'endroit. A l'origine, la foire durait une seule journée et était tenue à un endroit différent chaque année, jusqu'à ce qu'on trouve un emplacement d'exposition permanent. En 1897, la Société agricole fit l'acquisition d'un terrain approprié pour la foire et y bâtit plusieurs étables et dépendances pour loger les animaux d'exposition.

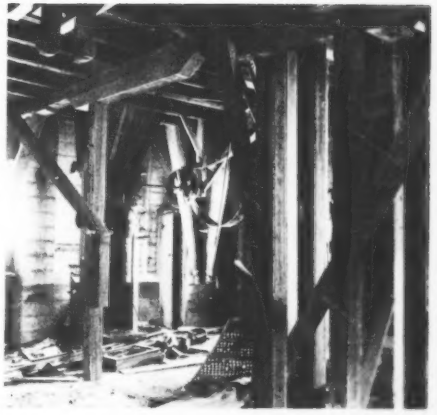
Les courses sous harnais constituaient le point culminant de la journée, alors que les chevaux les plus rapides participaient aux compétitions. Le climat de concurrence était vif parmi les cultivateurs qui attelaient leurs meilleurs chevaux de trait pour participer à la course spéciale des cultivateurs. Les jeunes aussi bien que les vieux se plaisaient à monter le carrousel qui était anciennement mû par un moteur à vapeur. La foire de Shawville a connu depuis de nombreux changements; les sympathiques rencontres entre voisins ont cédé le pas au rythme effréné des divertissements commerciaux d'aujourd'hui. Malgré tout, l'esprit de la foire est toujours bien vivant.

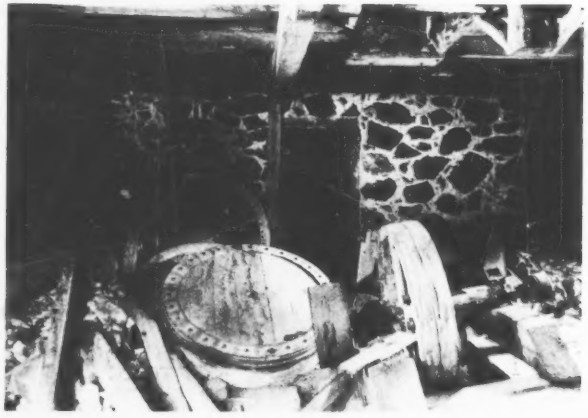
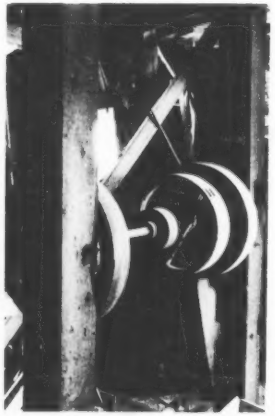


15 Moulin à farine

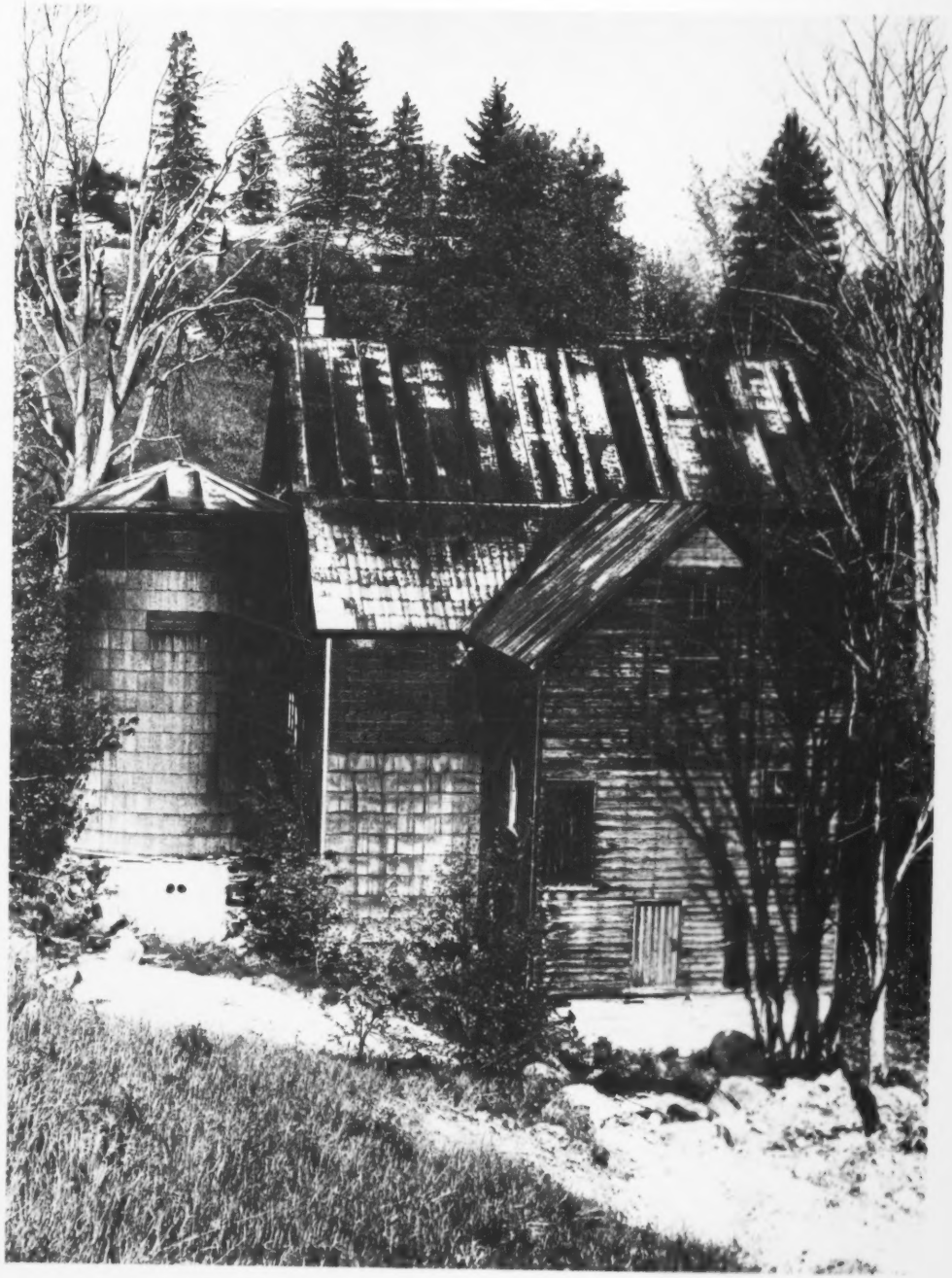






Le moulin était actionné par un mécanisme efficace qui n'utilisait pas l'électricité, ne brûlait pas de combustible et dont l'entretien coûtait peu; pourtant, il fonctionna sans difficulté pendant plus de cinquante ans.



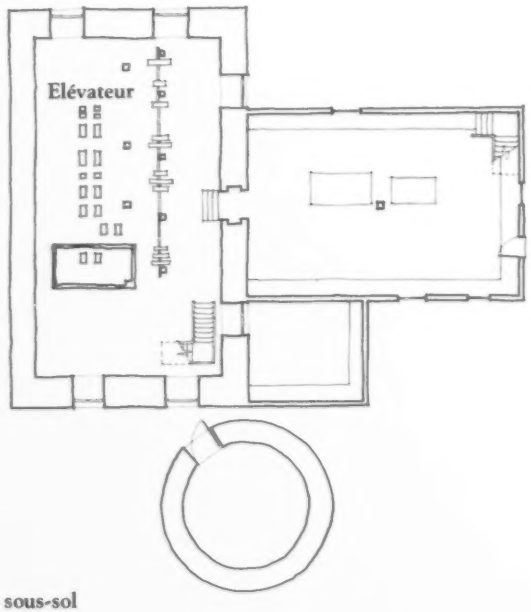
L'une des priorités des premiers colons de la région a été la culture du blé destiné à la fabrication du pain. Ils constatèrent que ce blé poussait très bien dans les sols vierges, même dans les champs défrichés de façon sommaire. C'est ce qui explique qu'au début de la colonisation se soit manifesté le besoin d'un moulin destiné à transformer le grain en farine. Dans les années 1830, le capitaine Walter Radford construisit un petit moulin sur un ruisseau situé à quelques milles en amont du village actuel de Radford.

Puis les fermes connurent la croissance et la prospérité, les souches furent enlevées des champs, la pioche et la faucille furent remplacées par la charrue et le râteau, et éventuellement par la moissonneuse-ratisseuse. On ne cultivait plus un acre de blé seulement mais plutôt de 50 à 100. Les goûts également changeaient et les familles rejetaient la grossière farine de blé entier pour la remplacer par la farine blanche de meilleure qualité. La construction d'installations plus modernes étant devenue nécessaire, on choisit un emplacement au ruisseau Mill en amont de Radford.

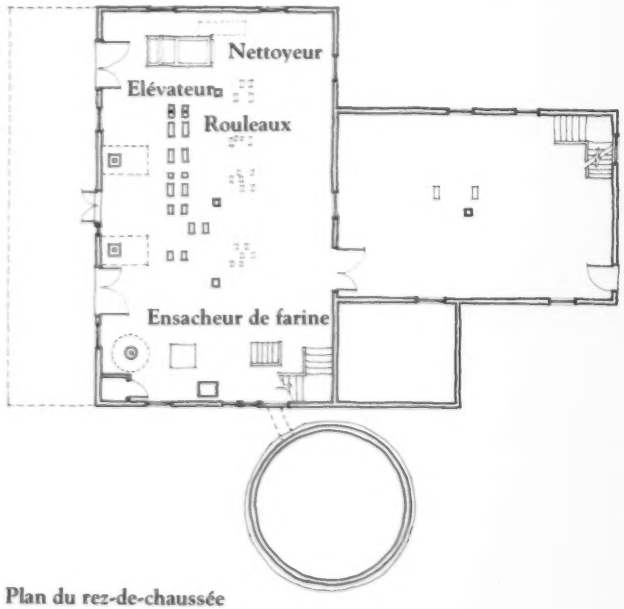
En 1884, James Wilson établit les fondations du moulin de Clarendon qui fut mis en service en mars 1888. Le bâtiment principal abrite quatre étages de machinerie, d'équipement et de locaux de travail. On y trouve également deux silos d'entreposage, chacun d'une capacité de 120 tonnes. Les fondations en pierre supportent l'ossature principale, qui comporte poteaux, poutres et tournisses, couverts de planches de pin et de bois dur. Le silo de forme ronde, le toit et certaines parties des murs sont en outre revêtus de bardeaux d'acier galvanisé pour couper l'humidité.

Le moulin était actionné par un mécanisme efficace qui n'utilisait ni électricité, ni combustible et dont l'entretien coûtait peu; pourtant, il fonctionna sans problème pendant plus de 50 ans. A 300 m en amont fut construit un barrage de béton dont l'eau se rendait au moulin par un tuyau. Celui-ci, d'un diamètre de 75 cm à sa source, se rétrécissait à 40 cm à sa sortie, au moulin. L'eau qui faisait une chute de 22 m produisait une pression de 2,35 kg au cm^2 au moulin. Cette pression était transformée en puissance mécanique par une turbine de plus de 65 chevaux-vapeur, située au sous-sol. Au moyen d'un système à courroies, l'énergie passait de la turbine aux rouleaux, aux cribleurs, aux élévateurs et autres pièces de machinerie. En aval du moulin, se trouvait une autre turbine qui utilisait la décharge et fournissait une source d'énergie secondaire retransmise par câbles au moulin.

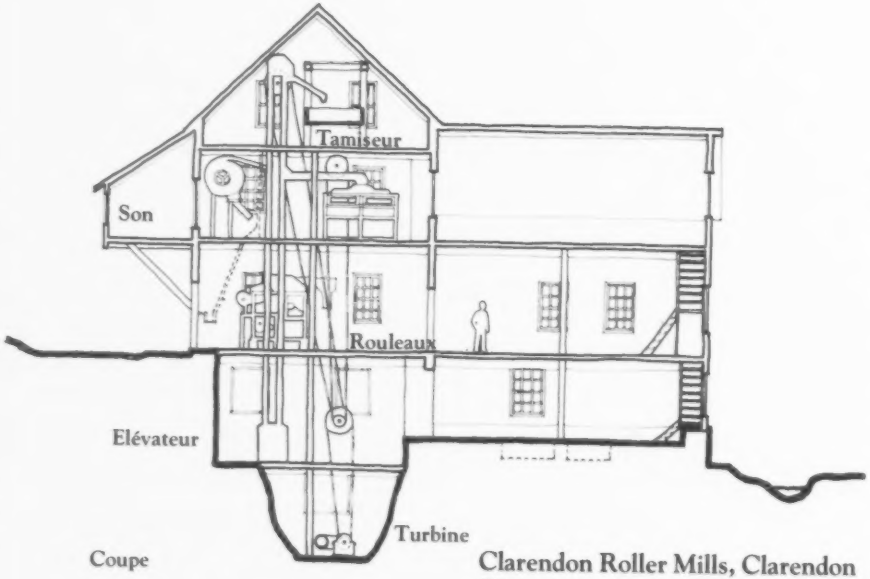
Bien qu'au cours des diverses époques où ce moulin fut en opération, il y eût d'autres moulins à Portage-du-Fort, Bryson, Shawville, Quyon et Campbell's Bay, le moulin de Clarendon desservait une région qui s'étendait au nord jusqu'à Sandy Creek et à l'ouest jusqu'à Sheenboro. Comme pour le moulin à farine d'aujourd'hui, les produits agricoles représentaient une bonne partie du chiffre d'affaires: on pouvait y acheter des aliments de provende et faire moudre le grain afin de le transformer en nourriture pour le bétail. Toutefois, le moulin de Clarendon produisait surtout la farine et ses sous-produits.



Plan du sous-sol



Plan du rez-de-chaussée



Coupe

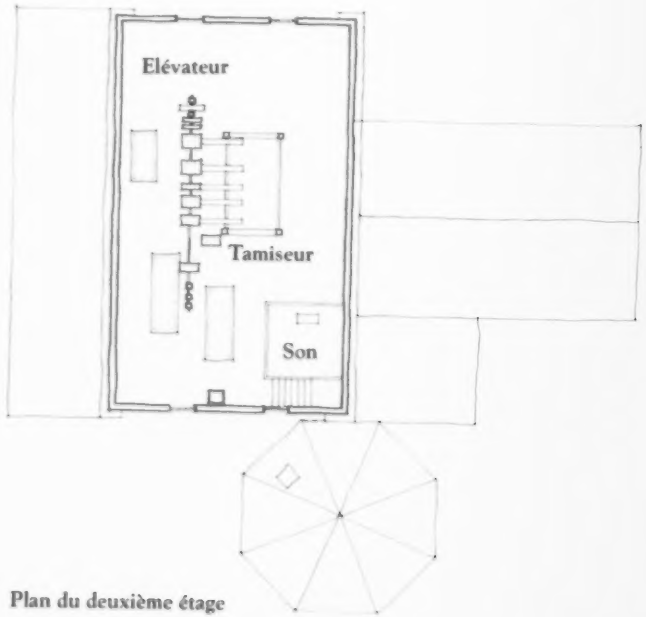
Clarendon Roller Mills, Clarendon

Une autre partie appréciable du chiffre d'affaires provenait des petits cultivateurs qui y apportaient leur blé pour le transformer en farine destinée à leur usage personnel et qui avaient souvent un excédent de grain à vendre ou à troquer. On cultivait beaucoup le blé dans le Pontiac; le moulin fonctionnait hiver comme été, souvent nuit et jour, et ne fermait que le dimanche. À sa pleine capacité, il produisait une cinquantaine de barils de 90 kg de farine par jour. Un boisseau de blé nettoyé d'un poids de 30 kg produisait 22 kg de farine blanche et le tarif pour le moudre était de 25 cents (vers 1930). Le blé produit localement représenta une récolte importante jusque dans les années 1930, mais en 1934 le prix tomba de 1,25$ le boisseau à 47½ cents. À la suite de cet effondrement des prix et à cause d'un meilleur mode de transport, il devint moins coûteux d'importer les céréales de l'Ouest.

La tendance vers une plus grande industrialisation et spécialisation se fit sentir dans tous les secteurs de la vie du comté. Les petits cultivateurs qui s'adonnaient à la culture mixte constatèrent qu'il n'existait plus de marché pour leurs produits, et plusieurs jeunes se tournèrent vers la ville. L'autosuffisance traditionnelle de la communauté céda la place aux biens et services produits en grande quantité.

À la fin de la seconde guerre mondiale, les grandes minoteries et la distribution en série de cette denrée constituaient la part du lion du marché de la farine. Le moulin à farine de Clarendon ferma ses portes en 1944.

Plan du premier étage



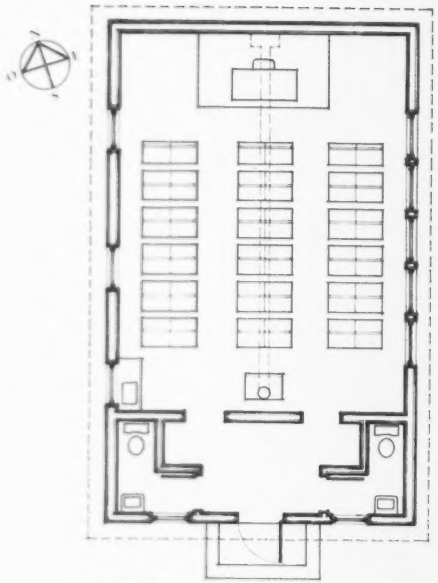
Plan du deuxième étage

Ecoles 16

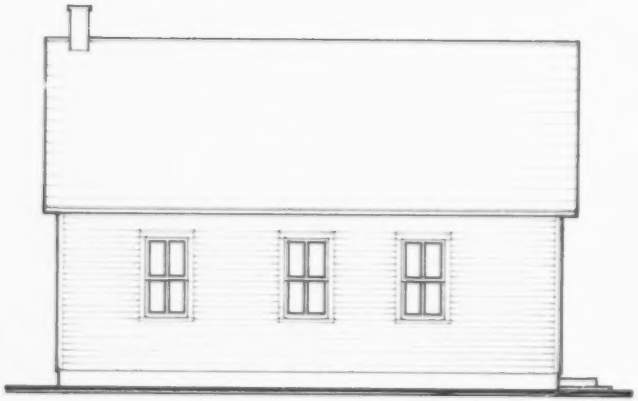
Le petite école paroissiale connut son heure de gloire durant la première partie du XXe siècle.

Les premières écoles des établissements naissants ont été organisées par des groupes de familles qui se partageaient les frais de la construction, le salaire des professeurs et les dépenses diverses. La première école du comté a été inaugurée en 1827, près de la ligne qui sépare les cantons de Bristol et Clarendon, le long de la route qui longeait la rivière, dans le canton de Clarendon. Peu après, on créait des commissions scolaires autorisées à percevoir des impôts fonciers pour le financement de l'éducation.

Pendant plusieurs années, la fréquentation de l'école était l'exception et non la règle, surtout dans les coins les plus reculés du comté. Le niveau d'éducation des gens ordinaires, qui devinrent



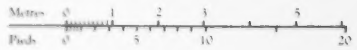
Plan du rez-de-chaussée

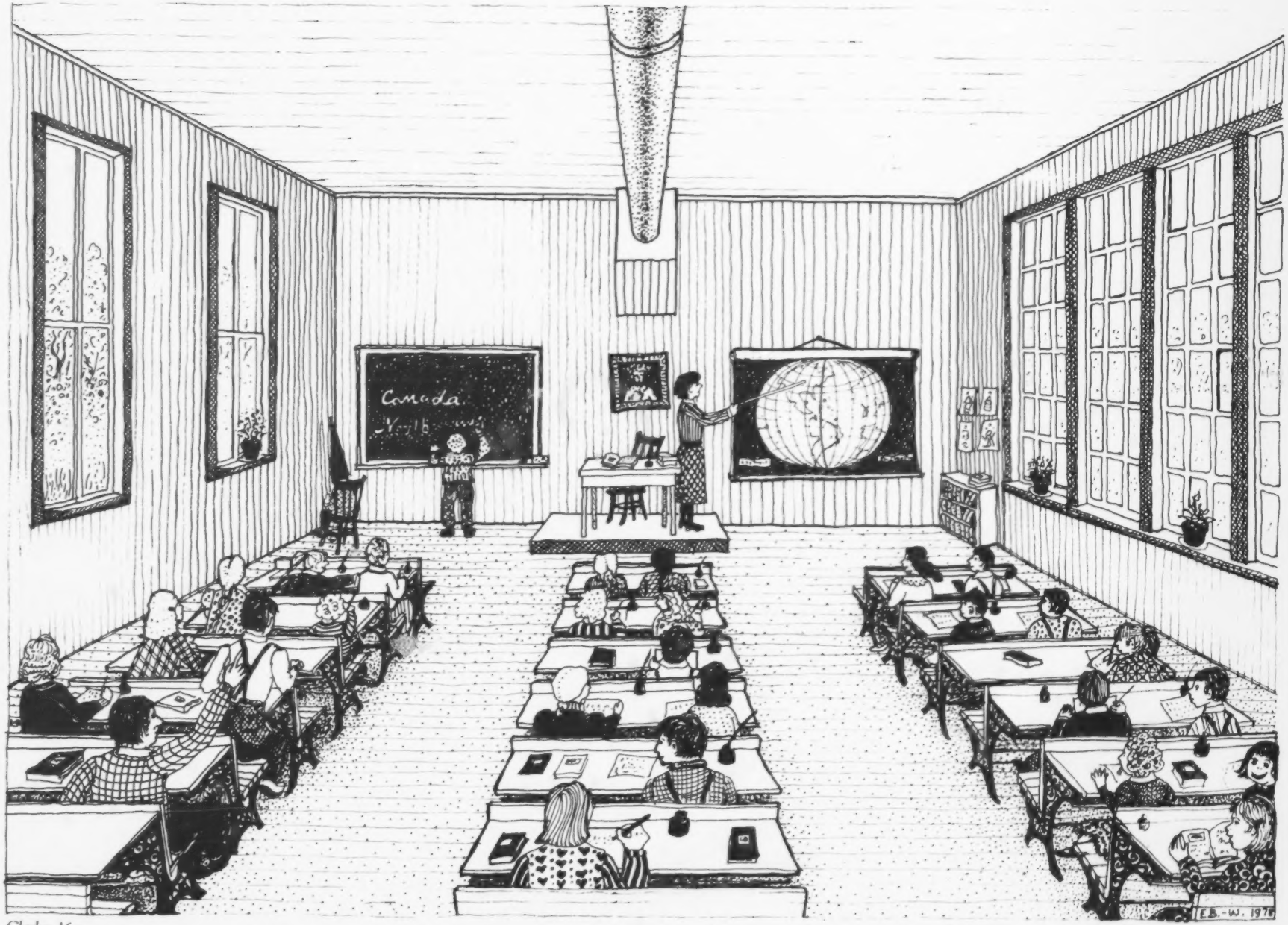


Elévation ouest

Elévation sud

Ecole no 11, Clarendon





Clarke 16a

bûcherons et cultivateurs et qui formaient l'épine dorsale de la main-d'oeuvre, était peu élevé. L'instruction est devenue universelle il y a à peine un siècle et c'est alors seulement que chaque agglomération fut obligée d'établir une école.

La petite école paroissiale connut son apogée durant la première partie du XXe siècle. À cette époque, les moyens de transport étaient lents, et chaque ville, village ou "bureau de poste" formait une petite communauté en soi. Les professeurs, souvent des jeunes filles, étaient des résidentes de l'endroit ou "pensionnaires" près de l'école et s'intégraient à la vie sociale de la région.

L'école no 11 de Clarendon, située à Clarke, a été construite en 1908, près de l'emplacement d'une école antérieure et devint l'une des 13 écoles primaires du canton. Il s'agissait d'une école typique comportant une seule salle de classe, l'institutrice enseignant les diverses matières des sept années du cours.

Mme Eilene Wallace, qui demeure encore près de Clarke, enseigna à l'école no 11 de 1929 à 1932. À l'époque, elle recevait un salaire de 60$ par mois. Elle payait 20$ pour chambre et pension à une ferme voisine. Pour être admissible au poste, elle devait avoir terminé sa neuvième année et avoir suivi un cours de quatre mois au collège MacDonald à Montréal. Ses 18 élèves venaient de deux milles à la ronde.

Dans le domaine scolaire, les objectifs changent constamment. Grâce au progrès de la technique et des transports, les écoles paroissiales n'existent plus. Les enfants sont transportés par autobus sur des distances allant jusqu'à 50 km à de vastes établissements polyvalents où on dispense un enseignement plus conforme aux normes gouvernementales.

Toutefois, il n'est pas impossible qu'on en revienne bientôt à ces écoles décentralisées qui savaient répondre aux besoins spécifiques d'un milieu donné.

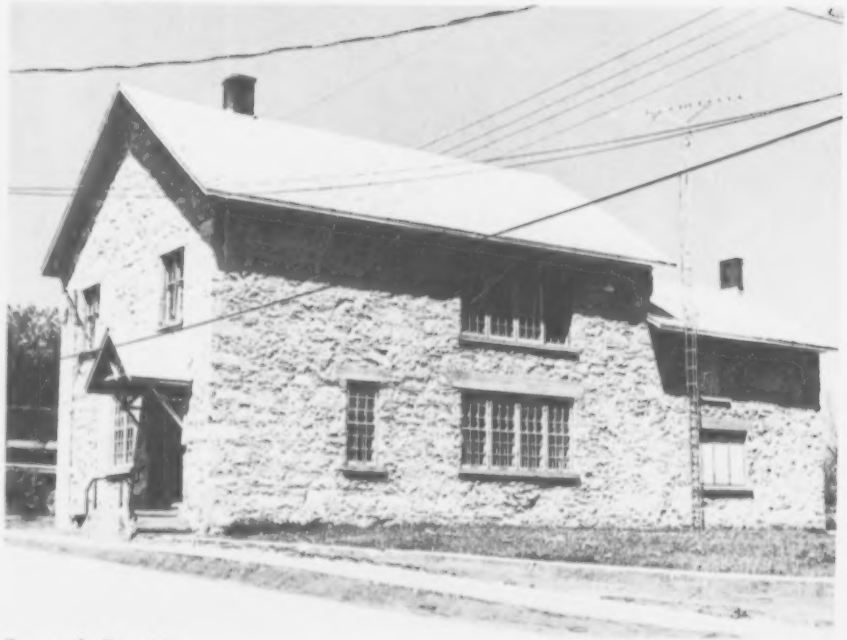
Portage-du-Fort 16b

Eardley 16c

Ladysmith 16d

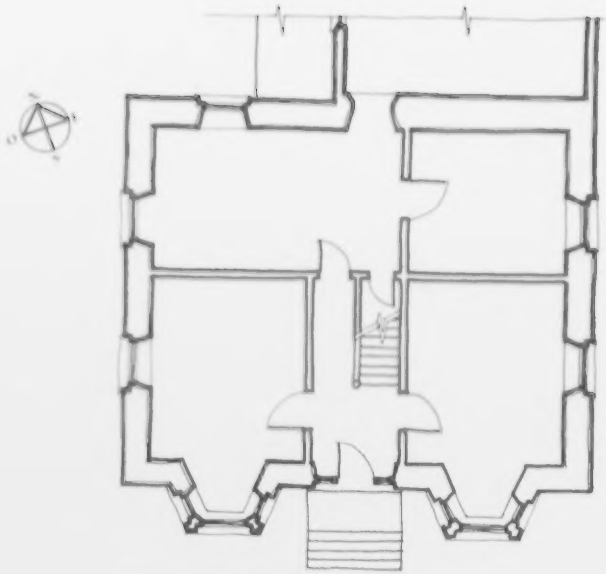
Vinton 16e

Rapides-des-Joachims 16f



Portage-du-Fort 16g

Même s'il a été impossible de reconstituer en totalité la splendeur de ce qui fut perdu en une seule journée d'incendie, les bâtiments qui ont survécu au désastre sont toujours là, leurs murs ayant résisté aux assauts du feu et du temps.



Plan du rez-de-chaussée

Elévation ouest

Elévation sud

Maison McDonald, Portage-du-Fort

Le transport sur l'Outaouais obligeait au dur travail qu'était le portage des canots et des provisions pour contourner les rapides. Au XVIIIe siècle fut établi un poste de traite aux rapides Chenaux, au pied du portage de 12 km, suivi de haltes pour les coureurs de bois et, plus tard, pour les bûcherons.

Les premières tentatives de colonisation furent grandement influencées par James Prendergast, agent des terres ultra protestant, qui "encourageait" les Catholiques à ne pas s'arrêter à Clarendon mais à se chercher plutôt des terres au-delà de la limite du canton, à Portage-du-Fort.

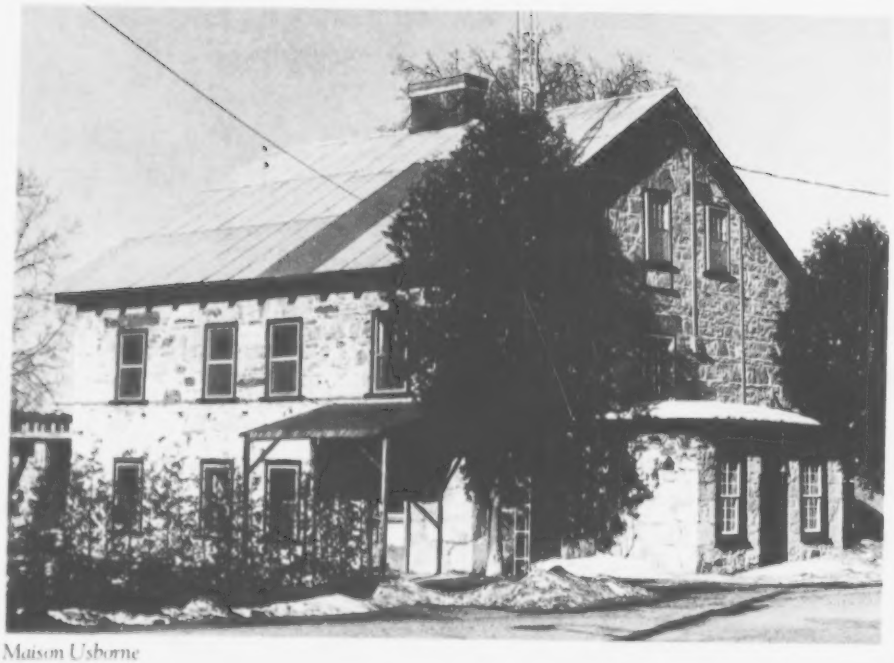
Le village connut une ère de prospérité après 1836, au début de la navigation à vapeur, et devint le principal centre commercial de la région pendant les 50 années qui suivirent. Plusieurs magasins furent établis dans les années 1850 et la plupart offraient une grande variété d'articles. On raconte que tous les habitants du comté de Pontiac y faisaient alors leurs emplettes des Fêtes. L'exploitation forestière était très payante et ceux qui s'y adonnaient construisirent de magnifiques résidences, des églises, un moulin à farine et deux scieries. La rivière fournissait l'énergie qui actionnait les moulins. C'est elle aussi qui servait au transport des billes. Les haltes étaient renommées pour les réunions annuelles des bûcherons. C'est également à Portage-du-Fort qu'habitaient plusieurs membres d'équipage des vapeurs ainsi que ceux qui s'occupaient de la gestion de la rivière.

Maison *McDonald*

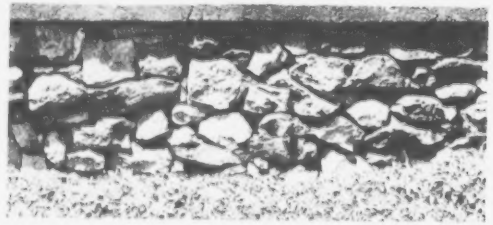
Maison *Tanguay*

En 1887 fut construit le chemin de fer "Pontiac and Pacific Junction" qui offrait aux exploitants forestiers de transporter leurs produits à bien meilleur marché que par la voie fluviale. Ce chemin de fer contournait complètement Portage-du-Fort. Le moulin Usborne, un des piliers de l'économie locale, fut installé dans une ville bénéficiant du service ferroviaire, et les affaires commencèrent à péricliter. Graduellement, les habitants des villes trouvèrent qu'il en coûtait moins cher de se ravitailler par rail.

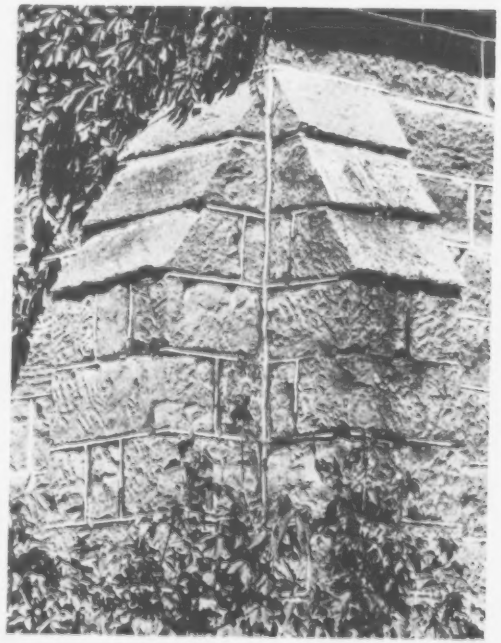
En 1914, la construction du chemin de fer "Canadian Northern" laissa entrevoir une reprise économique pour la ville. Toutefois, cet espoir fut de courte durée, puisqu'un incendie éclata et réduisit 80 pour cent de la ville en cendres avant la tombée de la nuit. Quelques-unes des magnifiques maisons de pierre furent reconstruites, mais il fut impossible de restaurer la splendeur du XIXe siècle qui s'était évanouie dans cette seule journée.



Maison Usborne



Eglise anglicane



Eglise catholique

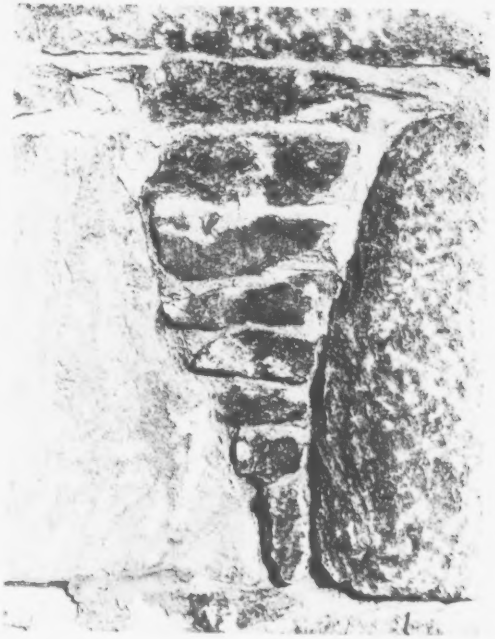
Hangar de pierre

Les églises de pierre, l'hôtel de ville et diverses maisons de pierre ont survécu à cet incendie et restent les témoins de la grande époque de Portage-du-Fort. L'un des plus anciens de ces immeubles, situé près de l'emplacement de la scierie, est encore debout. Construit par Henry Usborne en 1847, il servait d'entrepôt pour les provisions à destination du dépôt Usborne, à son camp de bûcherons, sur la rivière Coulonge. À l'intérieur, l'immeuble mesure 11 m de côté et comporte des murs d'une épaisseur de 60 cm; notons la cheminée centrale, unique en son genre, dont les foyers donnent sur deux côtés à chacun des trois étages. Cet immeuble fut transformé en résidence et George W. Usborne y habita.

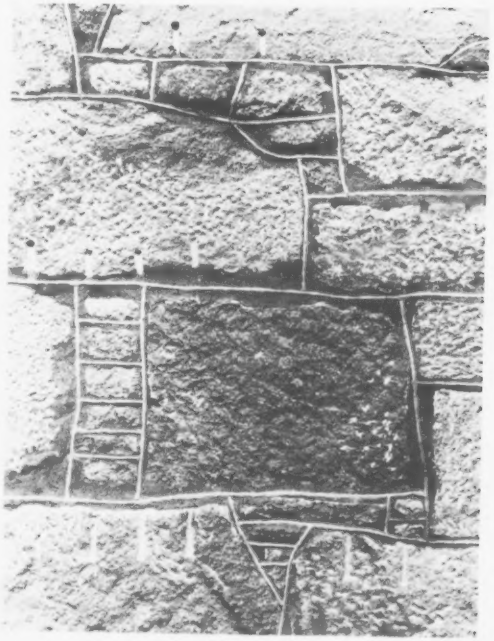
Surplombant la ville sur le sommet de la colline où était déjà située la ferme de John Amy se trouve la vieille maison qu'il y construisit dans les années 1840 en utilisant la pierre qui provenait d'une carrière sur sa ferme.

Un certain nombre de bâtiments de pierre furent rasés au cours du grand incendie de 1914, mais furent reconstruits plus tard. Parmi ces bâtiments se trouve une maison construite vers 1880 par Alexander MacDonald, forgeron, qu'on a restaurée de façon attrayante après l'incendie. Un autre bâtiment appartenait au docteur A. G. Purvis; reconstruit dans les années 1920, il sert aujourd'hui d'école.

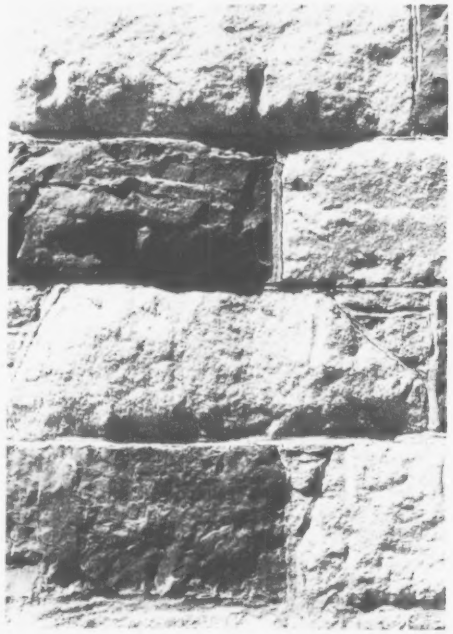
Maison Giroux



Hôtel de ville



Maison John-Amy



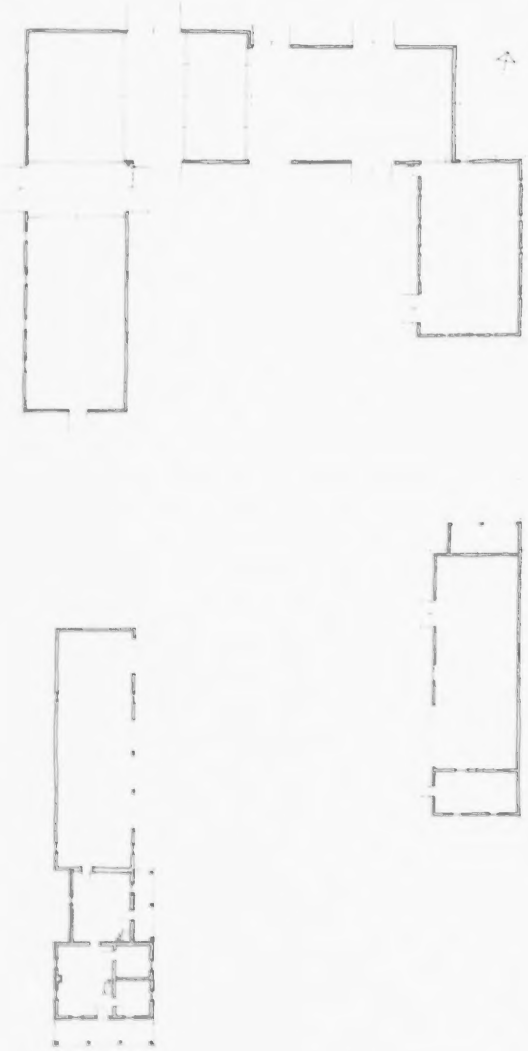
Eglise pentecôtiste

Maison Reid

Maison Reid

Ferme de Valley Brook 18

La maison de ferme traditionnelle est protégée du froid par les autres bâtiments, généralement placés au nord de la maison. La ferme des Hazard exploite à fond ce principe. L'ensemble des bâtiments est protégé des vents du nord par les hauteurs boisées qui s'étendent au nord de la maison, laissant la face sud exposée au soleil, l'été. Les arbres à feuilles caduques, situés au sud de la maison, servent d'«ombrelle» tandis que les conifères, au nord, offrent une protection additionnelle en hiver.



Il y a des milliers d'années, les terres basses longeant l'Outaouais étaient recouvertes par les eaux d'une mer glaciaire. Leur sol fertile, formé d'argile, était constitué de sédiments déposés au fond de la mer. Après le retrait des glaciers vers le Nord, le niveau de la mer baissa et l'Outaouais réintégra son lit, découvrant les terres qui allaient bientôt recevoir un manteau de dense végétation.

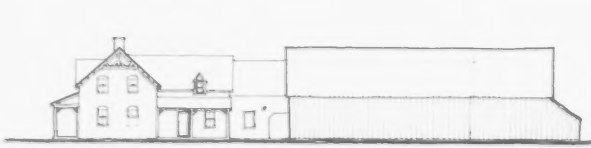
Gardener Cone, un forgeron, acheta 200 acres de cette terre pour en faire une ferme; malheureusement, un incendie rasa ses bâtiments au milieu des années 1800, une épidémie de diphtérie emporta les membres de sa famille et la ferme fut finalement vendue à Bob Hazard.

La famille Hazard, qui s'était adonnée à l'agriculture sur les terres situées dans les collines rocailleuses du canton de Thorne, décida de tenter l'aventure sur le sol argileux de la vallée de l'Outaouais. Comme les fils de Bob, Alex et William John, étaient menuisiers, ils construisirent les bâtiments de ferme ainsi que plusieurs autres dans la région. L'immense grange, qui date du 14 avril 1891, comporte la toiture Hazard renommée dans la région, qui offre beaucoup d'espace pour l'entreposage du foin et qui repose également sur des chevrons plus courts.

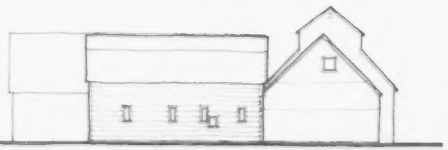
La ferme des Hazard était typique d'une ferme à culture mixte. Ses propriétaires élevaient et vendaient des chevaux, et coupaient du bois de combustion qu'ils vendaient aux bateaux à vapeur amarrés au quai de Quyon. Ceux-ci utilisaient ce combustible en grande quantité.

De nos jours, la ferme s'étend sur 55 ha, dont la plupart sont défrichés et produisent de bonnes récoltes de luzerne. L'actuel propriétaire, Lloyd Perry, fait également l'élevage des bovins et travaille à la ferme expérimentale d'Ottawa. L'évolution du mode de vie et de l'économie rend impraticable, semble-t-il, la poursuite de l'agriculture mixte traditionnelle.

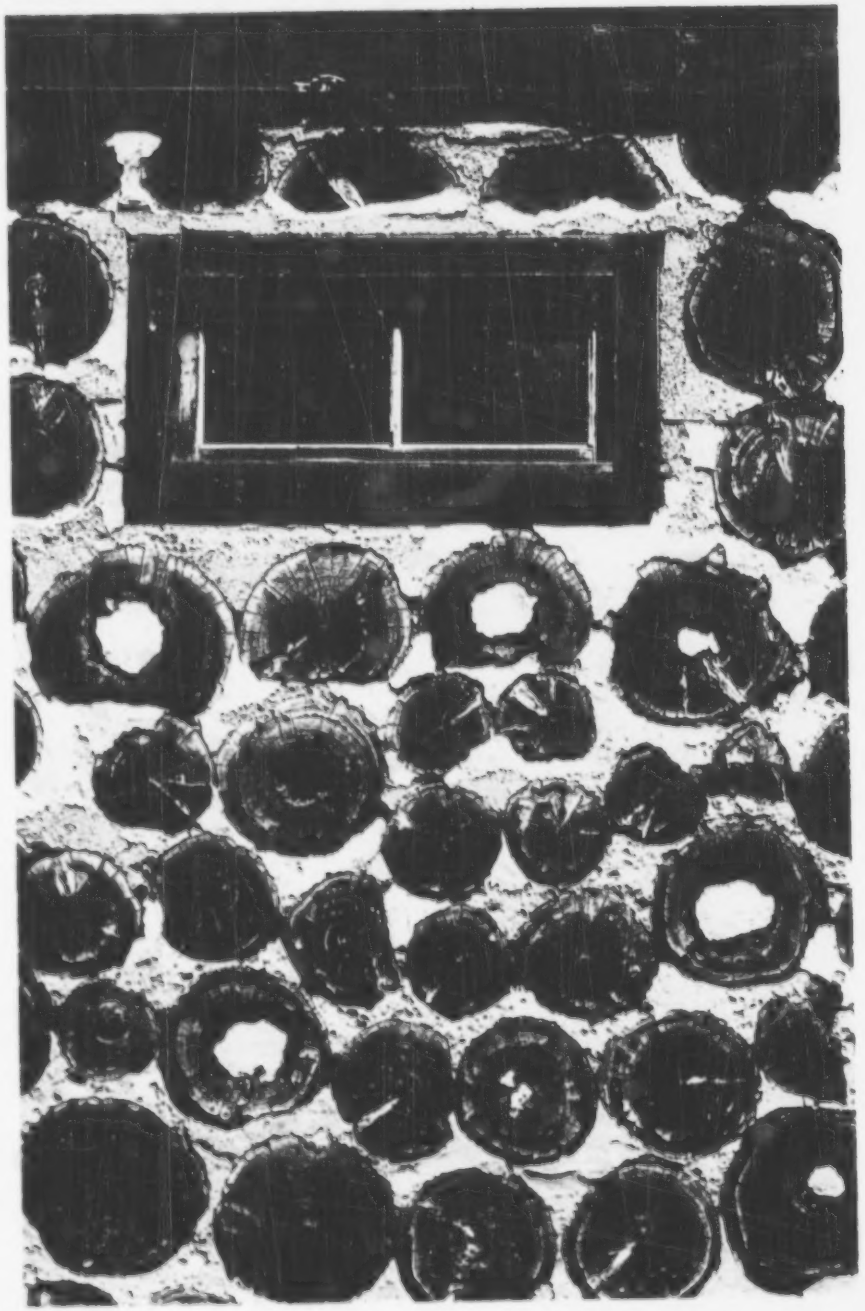
Elévation est



Elévation sud



Ferme de Valley Brook, Onslow



Avec le temps, le cultivateur en vient à avoir une connaissance approfondie de sa terre. En sachant exploiter les cycles de la nature, il assure sa subsistance. Comme les épis poussent dans les champs, surgissent des bâtiments qui sont autant de fruits de son labeur acharné.

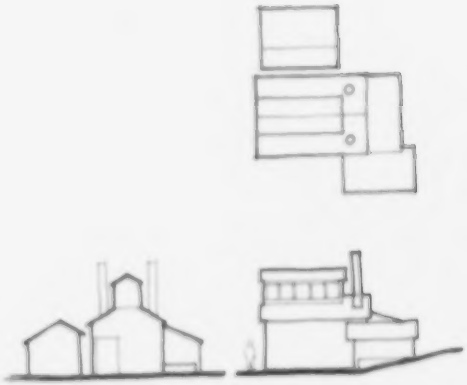
Les fermes du comté de Pontiac occupent des terres basses fertiles, qui longent les rivières ainsi que les pentes rocailleuses et les vallées. Certaines sont très bien entretenues, et on ne peut douter de leur excellent rendement. D'autres, par contre, sont délabrées et négligées. Les unes témoignent d'une technologie agro-alimentaire des plus poussées alors que les autres en sont encore à des méthodes d'il y a 100 ans.

Il n'en reste pas moins que partout on retrouve une riche variété de bâtiments de ferme, qui illustrent les origines diverses et les talents multiples de ceux qui les exploitent.

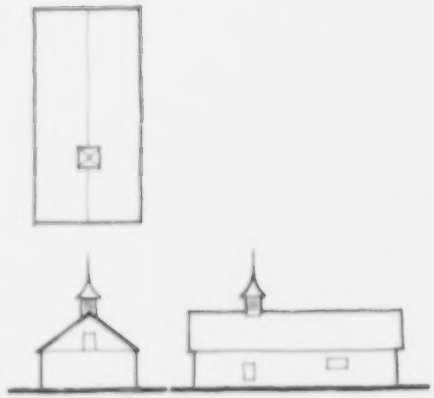
Ecurie en bois rond, Allumette 19a

Niche patrimoniale, Thorne 19b

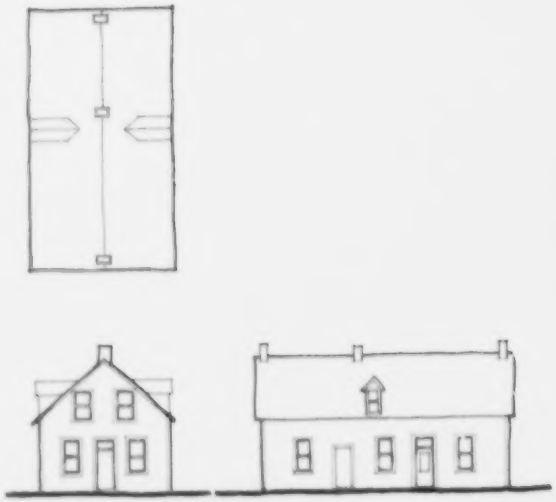
Hangar de pierre, Leslie 19c



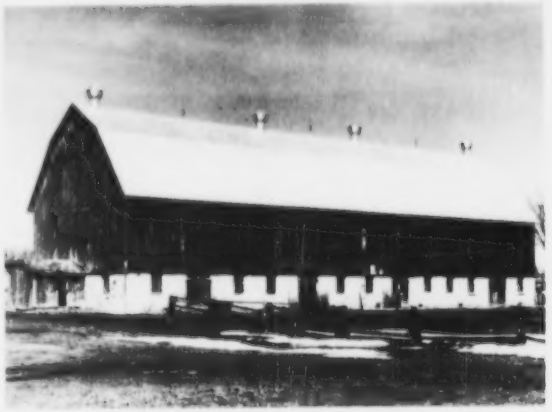
Cabane à sucre d'Alfred Russell, Bristol 19d

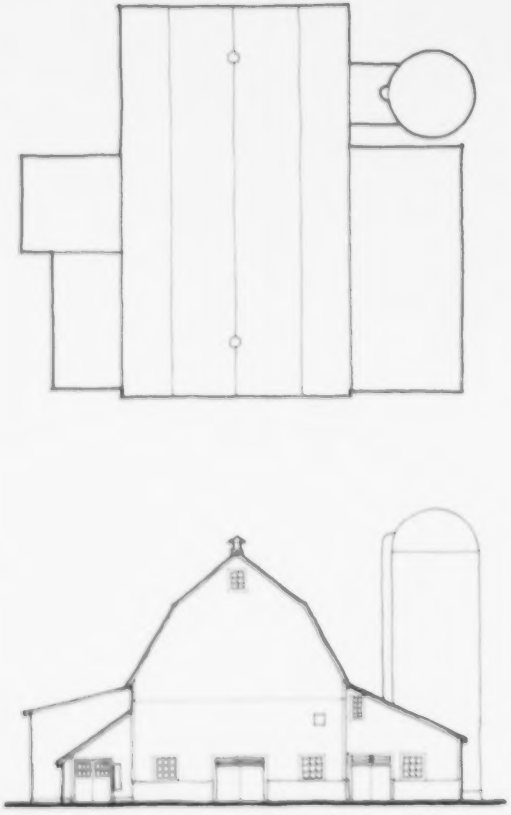


Dépendance en pierre, Onslow 19e

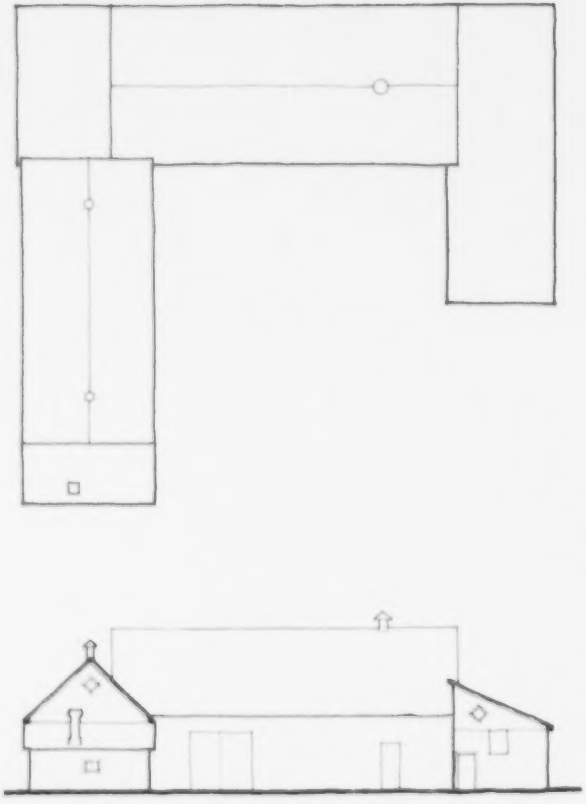


Fromagerie, Campbell's Bay 19f

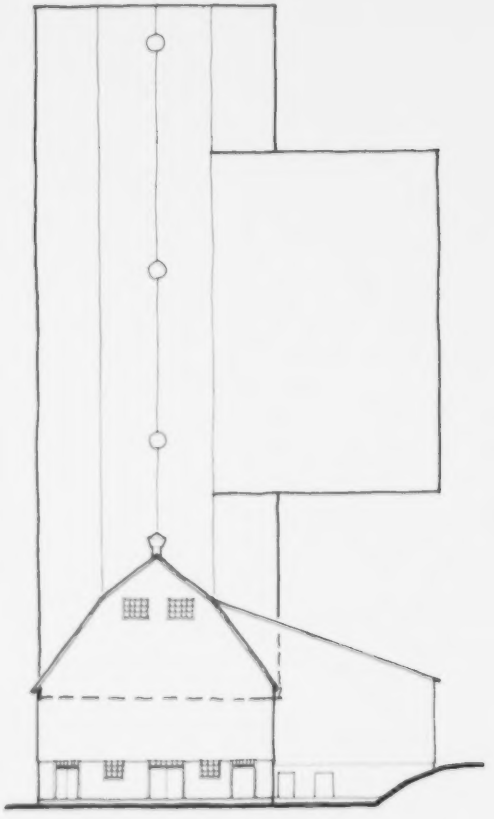




Grange de Walter Kilgour, Clarendon 19g



Grange de Fernand Allard, Allumette 19h



Grange d'Alex Russell, Clarendon 19j

Maisons de ferme en pierre 20

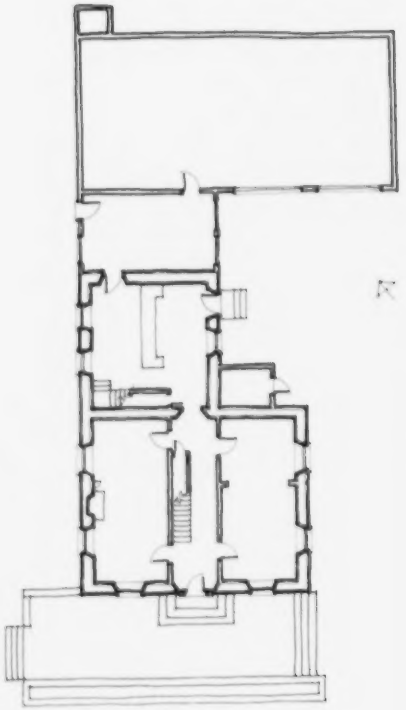
Le nom de "Ghost Hill" remonte au début du XIXe siècle, et tire son origine des nombreux événements prétendument surnaturels dont furent témoins les voyageurs, dans le voisinage de cette colline, sur le chemin Eardley.

Partout dans la vallée et sur les collines, au nord, se trouvent des gisements de calcaire de haute qualité (dolomite), qui ont servi à la construction de bâtiments dans tout le comté. Le calcaire se travaille facilement, comparativement à la pierre des champs qu'on trouve partout dans la région, mais qui est très dure et difficile à tailler.

Les styles et procédés architectoniques distincts que l'on retrouve dans ces maisons de ferme sont attribuables aux diverses façons de travailler ce matériau brut. La pierre peut être posée non dégrossie, comme c'est le cas pour le côté et l'arrière de la résidence Armstrong et de la maison Mohr. Elle peut être façonnée, de manière à conserver une épaisseur uniforme, et posée en rangs simples, comme pour la maison de ferme Ghost Hill. Dans les cas extrêmes, comme pour la résidence Olmstead, la pierre est taillée à plat de face également, ce qui lui donne l'apparence d'un bloc.

La maison de pierre de Henry Tubman est un exemple éclatant du sens artistique que possédaient les tailleurs de pierre campagnards.

La pierre est taillée en trois épaisseurs différentes et peut être utilisée de manière interchangeable dans chacun des rangs. Cette variation et le jeu des surfaces mi-rugueuses, mi-lisses donne une texture extrêmement plaisante. La



Plan du rez-de-chaussée

Ferme Ghost Hill, Eardley

Elévation sud

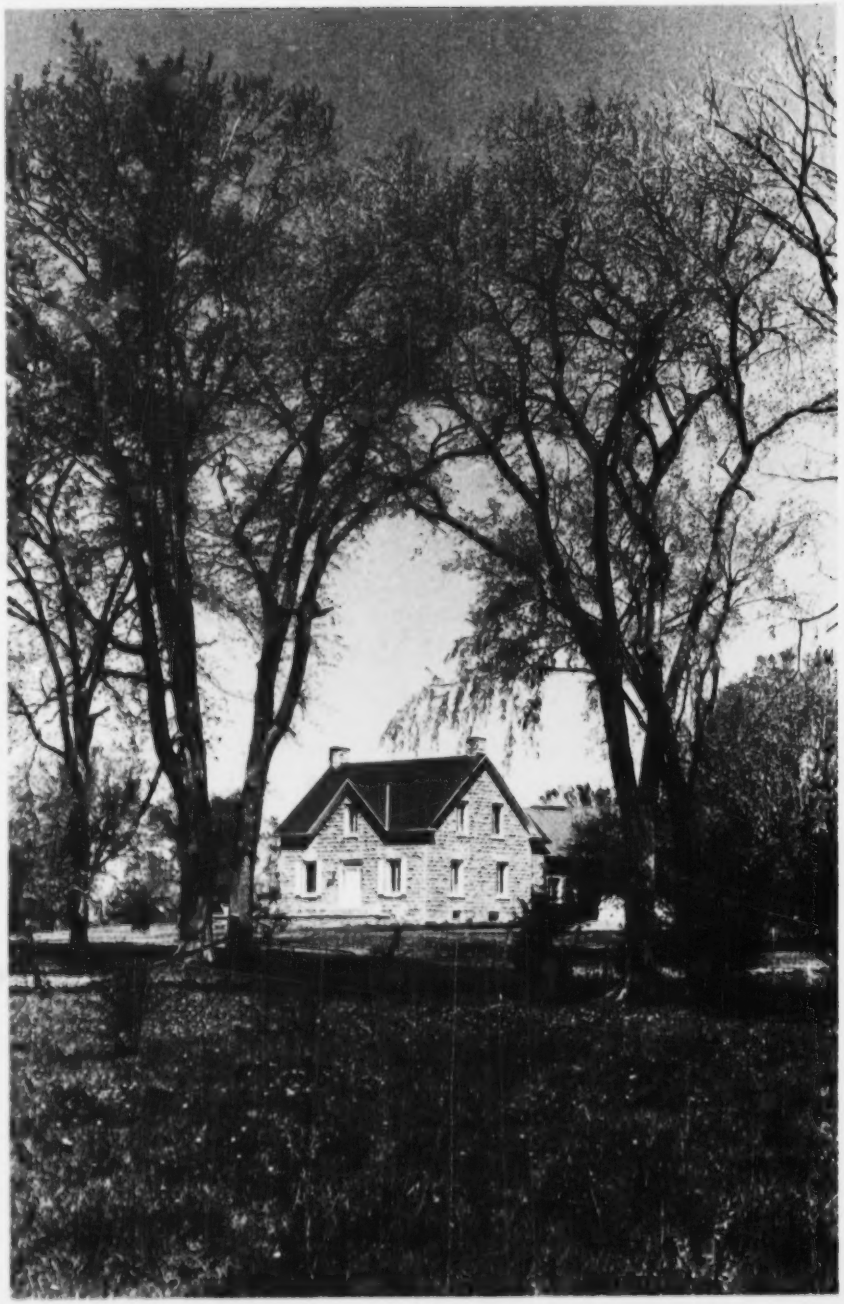
Elévation est

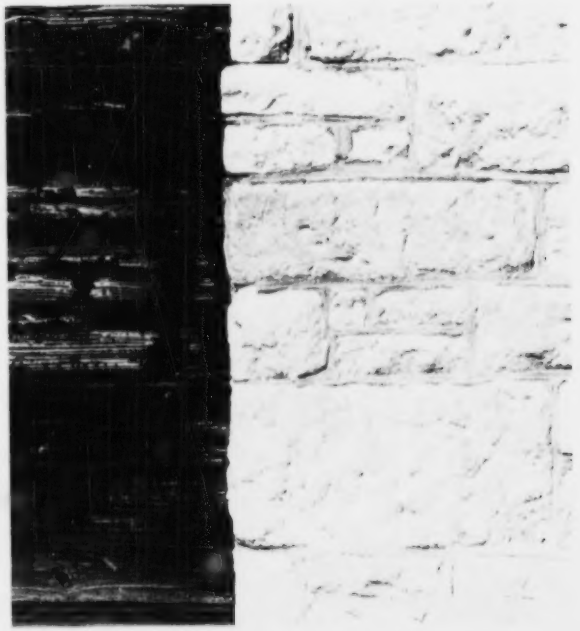
pierre de ce bâtiment a été taillée à la carrière Riley, à quelque 16 km au nord de l'emplacement. Par la suite, elle a été travaillée dans un bâtiment de forme circulaire, qui existe encore de nos jours. L'énergie était fournie par un cheval qui tournait autour de la meule.

Le nom de Ghost Hill remonte au début du XIXe siècle et tire son origine des nombreux événements présumés surnaturels, dont furent témoins les voyageurs, dans le voisinage de cette colline, sur le chemin Eardley. Les 20 ha de terrain situés au sommet de Ghost Hill furent achetés par Joseph Lusk vers 1830. Il s'y trouvait alors une cabane en bois rond, construite par des bûcherons qui avaient déjà occupé l'endroit.

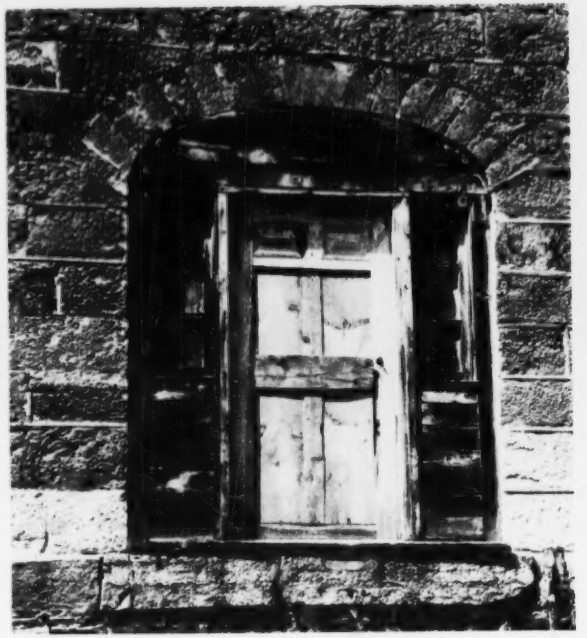
La maison de pierre fut érigée par Joseph Lusk vers 1880. En 1897, on y ajoutait la cuisine de pierre de deux étages. En 1955, la maison était rénovée par Mme B. Hay, une des filles de la famille.

Ferme Ghost Hill 20a





Ferme Tubman 20b



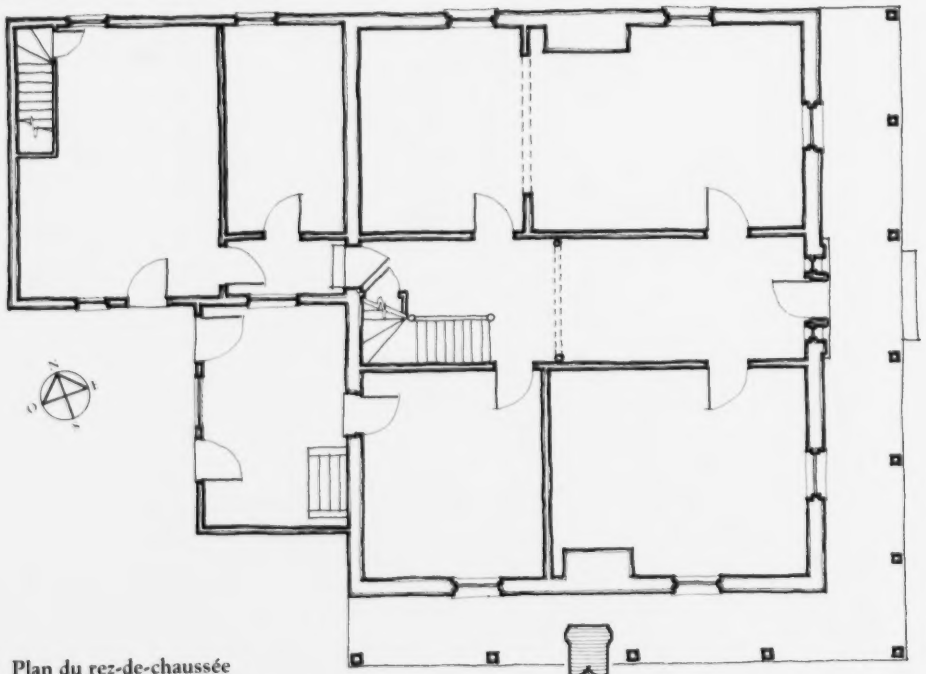
Maison Mohr (C.C.N.) 20c

Ferme Olmstead 20d

Maison Armstrong 20e

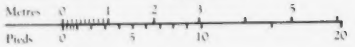
Maison Mohr/Quyon 21

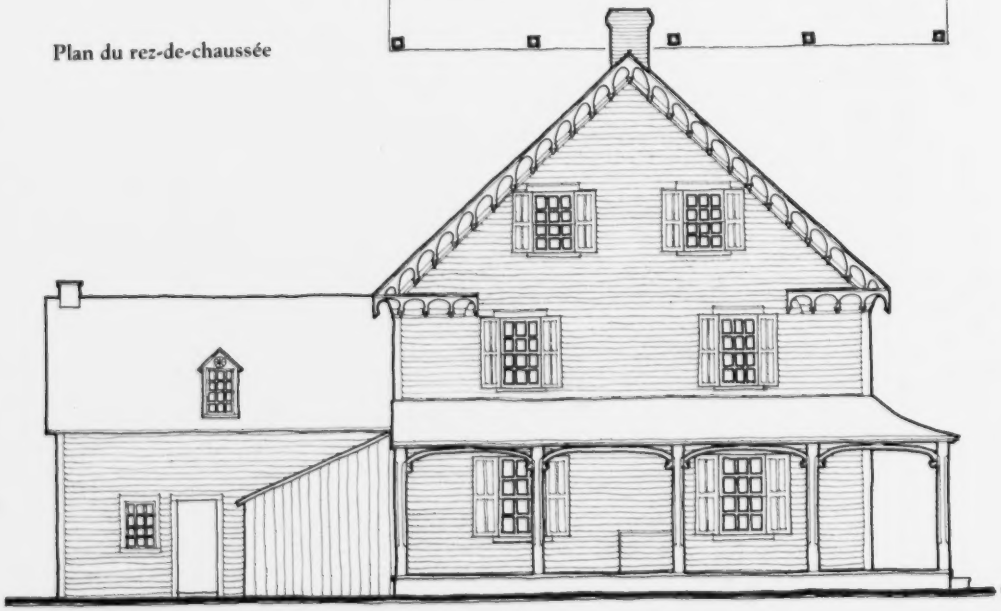
Plusieurs magnifiques bâtiments furent construits à Quyon depuis un siècle. Parmi ceux-ci, le plus remarquable, la maison Mohr, est une grande construction de bois encerclée de majestueux pins blancs.



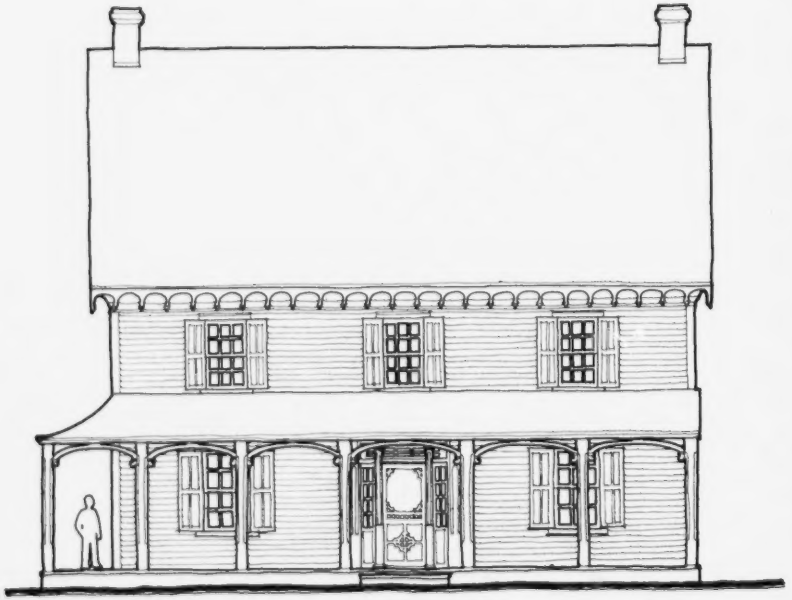
Plan du rez-de-chaussée

Maison Mohr, Quyon

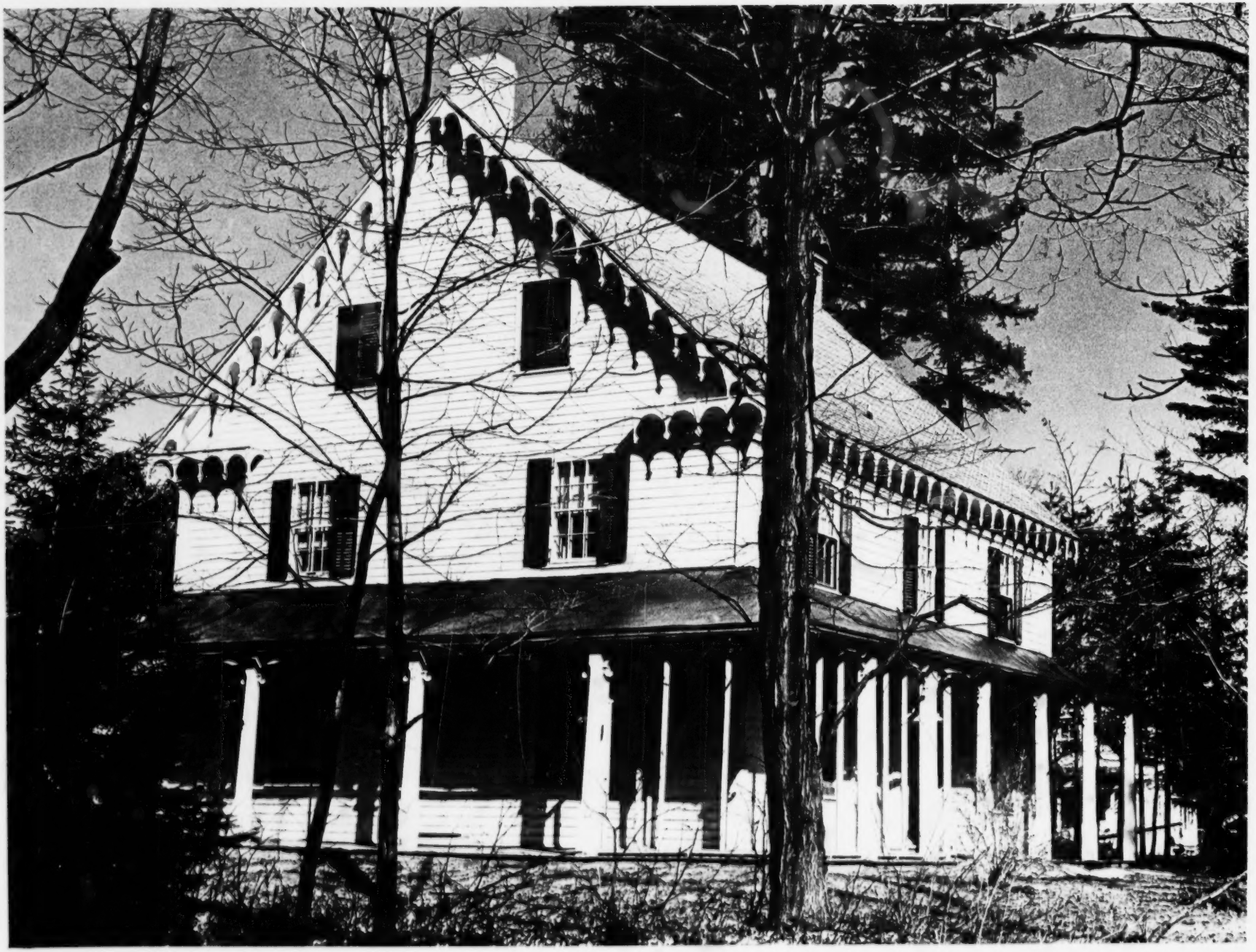




Elévation sud



Elévation est



John Christian Mohr était l'un des premiers colons qui remontèrent l'Outaouais jusqu'au canton d'Onslow en quête de terres. Vers 1840, il faisait l'acquisition de 800 ha de terre à Onslow, y construisait une cabane en bois rond près de la rivière et s'y installait avec son épouse, Rebecca Trundell. En 1846, il remplaçait la cabane par une imposante maison de pierre, qui existe toujours et qui constitue l'un des plus anciens bâtiments du comté. Mohr cultiva sa terre, exploita une scierie et éleva une famille nombreuse. Le nom de Mohr devait apparaître à plusieurs endroits: cimetière de Mohr, gare de Mohr, île Mohr et chute Mohr.

Entre-temps, le village de Quyon se développait autour de la scierie de John Egan, à quelques kilomètres en amont de la rivière. Durant la période où a fleuri l'industrie forestière, John Egan fit l'acquisition de concessions forestières considérables le long de la rivière Quyon, région extrêmement riche en pin blanc. En 1846, il établissait une scierie près de l'embouchure de la Quyon et fournissait de l'emploi à plusieurs colons. À mesure que l'entreprise prospérait, des églises, des magasins et un certain nombre de maisons surgissaient autour de la scierie dans le village en pleine expansion.

En 1862, Walton Smith construisait une grande maison dans la partie ouest du village, sur une parcelle de terrain achetée de la succession de John Egan. Cette maison fut ensuite vendue à Samuel Percival et, en 1873, William Mohr, l'aîné des garçons de John Christian Mohr, acheta la maison et la propriété. Cette superbe habitation est restée dans la famille Mohr pendant quatre générations, et elle appartient maintenant à Grace Eileen (Mohr) Vuori et à Elizabeth Pearle (Mohr) Green. Cet édifice de trois étages est construit presque entièrement de pin; il en est de même des planchers intérieurs et du parement extérieur. Une galerie entoure la façade et un côté de la maison, et l'avant-toit est décoré d'une garniture très délicate. La maison est située dans un endroit magnifique, face à l'Est, dans un bosquet de grands pins. Plusieurs autres magnifiques bâtiments furent construits à Quyon au cours du siècle dernier, et plusieurs d'entre eux peuvent encore être admirés de nos jours.

Maison McClean

Maison Amms

Maison McCann

Maison Fraser

Salon funéraire Hayes

Deux maisons, rue John

Avant l'époque du transport ferroviaire dans le comté de Pontiac, le transport des voyageurs et des marchandises était lent et coûteux, car les voitures tirées par des chevaux devaient parcourir des routes encore rudimentaires. Les bateaux à vapeur qui commencèrent à naviguer sur l'Outaouais en 1832 étaient passablement efficaces mais peu pratiques pour les gens de l'intérieur des terres. La construction, dans les années 1880, du chemin de fer "Pontiac and Pacific Junction" permit de réduire de beaucoup la durée des voyages dans le comté et, aussi, de vendre à meilleur marché une plus grande variété de biens manufacturés. Toutefois, encore de nos jours, la seule mention de ce chemin de fer met en colère plusieurs anciens du comté.

Voulant établir un lien entre le comté de Pontiac, Aylmer, Pembroke et la ligne transcontinentale, les dirigeants du chemin de fer obtinrent du conseil de comté la promesse d'une subvention de 100 000$ pour aider à sa construction. Les plus favorables au projet étaient ceux qui habitaient les régions où la voie ferrée devait passer; pour les autres, c'était sujet à controverse.

Toutefois, on décida bientôt de reconsidérer la décision après avoir pris conscience de l'importance de la dette que devrait assumer le contribuable. En effet, il s'agissait d'un montant sans précédent pour une région aussi faiblement peuplée. Le conseil de comté refusa de respecter sa promesse, prétendant que la compagnie du chemin de fer n'avait pas tenu la sienne. Il demanda l'aide des gouvernements provincial et fédéral pour assumer la dette, mais en vain, et les conflits juridiques qui en résultèrent aboutirent au comité judiciaire du Conseil privé de Londres en 1890. Celui-ci rendit une décision contre le conseil du comté de Pontiac.

Le "Push Pull and Jerk", comme on l'appelait familièrement, fut acheté par le Canadien Pacifique en 1902 mais ce ne fut qu'en 1930 que la dette fut complètement éteinte. Il en avait coûté plus d'un demi-million de dollars aux contribuables du comté de Pontiac. À une époque où le revenu agricole moyen était d'environ 300$ par année, il s'agissait d'un montant qui entrava grandement le progrès de cette région et qui toucha directement chaque propriétaire et chaque salarié.

Le chemin de fer, dont la construction avait débuté en 1884, atteignit Shawville en 1886. En 1887, on continua la voie ferrée jusqu'à Waltham; les travaux s'arrêtèrent là, et le chemin de fer ne traversa jamais l'Outaouais comme on l'avait projeté.

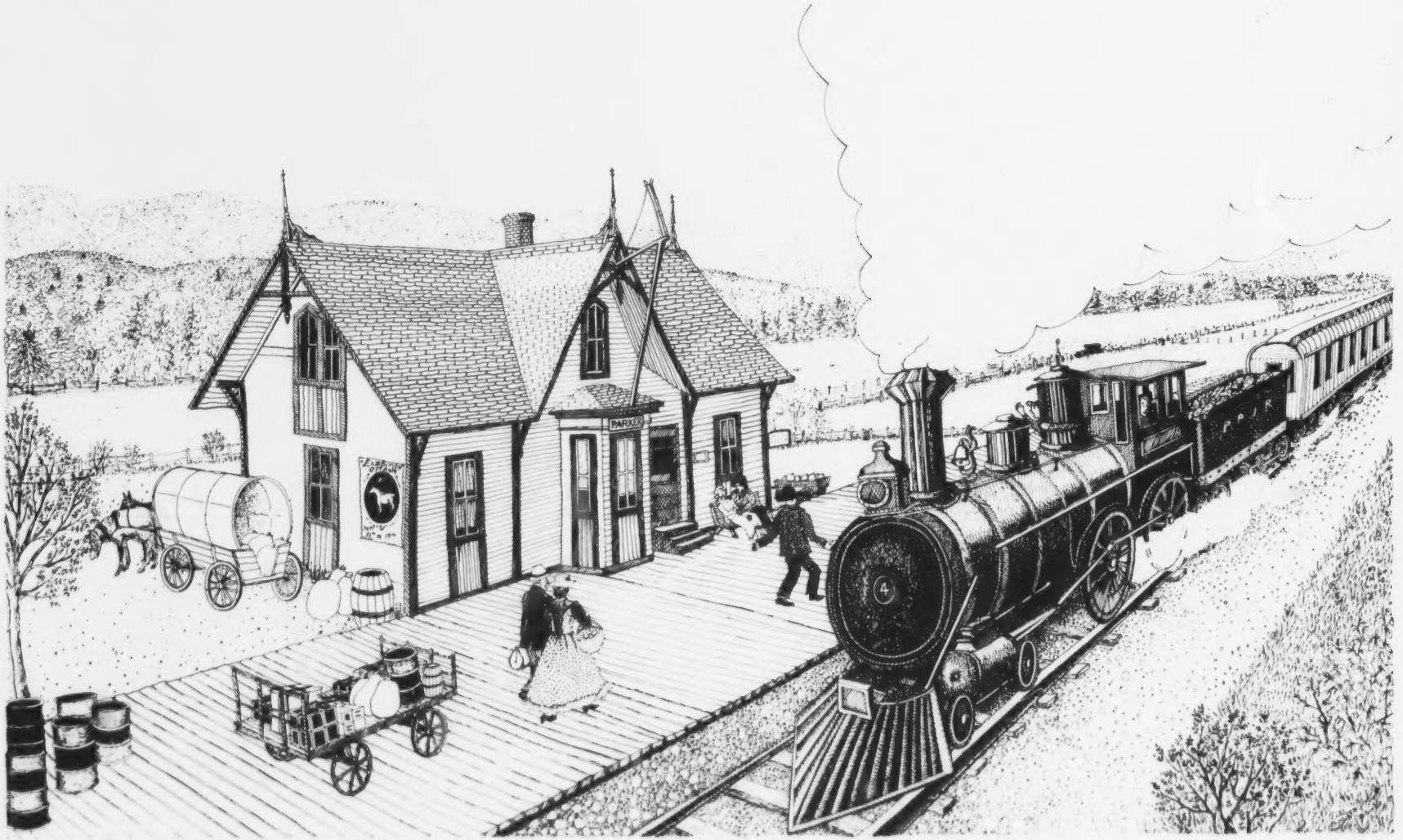
Au début, le service était lent et coûteux. En 1886, le trajet de Shawville à Aylmer prenait 3 heures et 15 minutes et coûtait 1$ pour un aller seulement. Au début des années 1900, les tarifs avaient diminué et le service était grandement amélioré, le trajet de Waltham à Ottawa ne prenant que 2 heures et 40 minutes.

Bien que le fardeau financier fût assez lourd à porter, les habitants du comté commencèrent bientôt à bénéficier des avantages apportés par le chemin de fer. Les villes et villages situés le long du tracé se développèrent et prospérèrent. Les cultivateurs avaient accès à des marchés plus vastes et pouvaient y écouler plus facilement leur bétail et leur production. Les billes, qui étaient autrefois transportées en dehors du comté par voie d'eau, étaient maintenant sciées sur place et expédiées comme bois de construction. Le comté de Pontiac n'était plus isolé comme au temps des pionniers et était maintenant relié, pour le meilleur ou pour le pire, à une société qui s'industrialisait rapidement à la grandeur du pays.

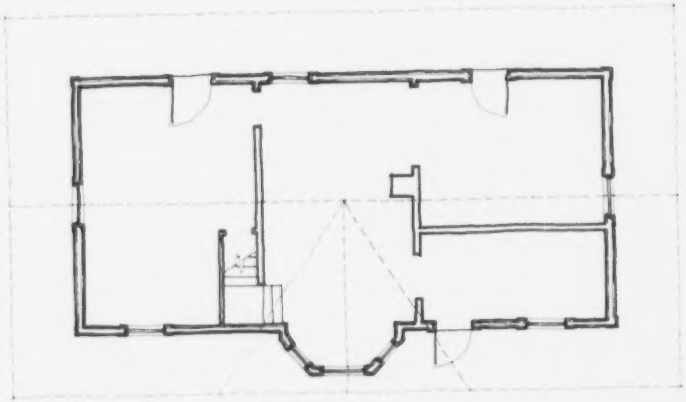
En tout, 20 gares furent construites le long de la ligne. Dans les centres les plus populeux, on érigeait de vastes dépôts, comme celui de Parker. L'aménagement, presque partout identique, comprenait la salle d'attente, le bureau du chef de gare et le local des messageries. L'agent avait souvent son logement à l'étage, et plusieurs familles nombreuses furent élevées dans certains des dépôts le long de la ligne. Les haltes moins importantes avaient souvent des bâtiments beaucoup plus modestes: à titre d'exemple, la gare de Lawn n'était qu'un simple wagon plat perché sur des poteaux; un hangar occupait la moitié de cet espace.

Il arrivait souvent que le chemin de fer donnait aux gares les noms de personnages locaux éminents, plutôt que le nom habituel de la localité. Ainsi, le bureau de poste de Glengyle devint la gare McKee, Maryland devint Smith, Beechgrove devint Mohr et Billerica, Wyman. Dans certains cas, le nom donné par le chemin de fer devint d'usage courant, dans d'autres, les anciens noms demeurèrent.

Au début du XXe siècle, il y avait chaque jour deux trains de voyageurs: le train du matin à destination d'Ottawa, qui revenait le soir, et le train du midi, qui faisait le trajet aller et retour au milieu du jour. Dans les années 40, le train du midi fut aboli; par la suite, un seul train journalier transporta voyageurs et marchandises. En 1959, le service voyageur fut discontinué.

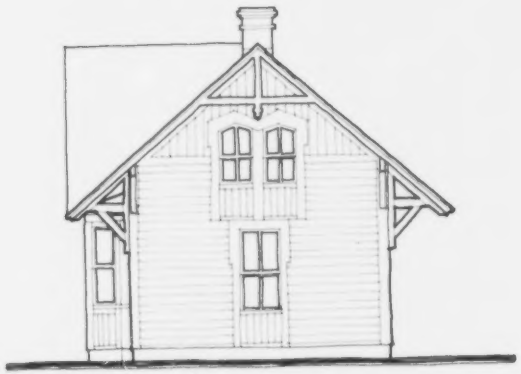


Gare Parker 22a

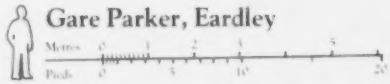


Plan du rez-de-chaussée

Elévation sud

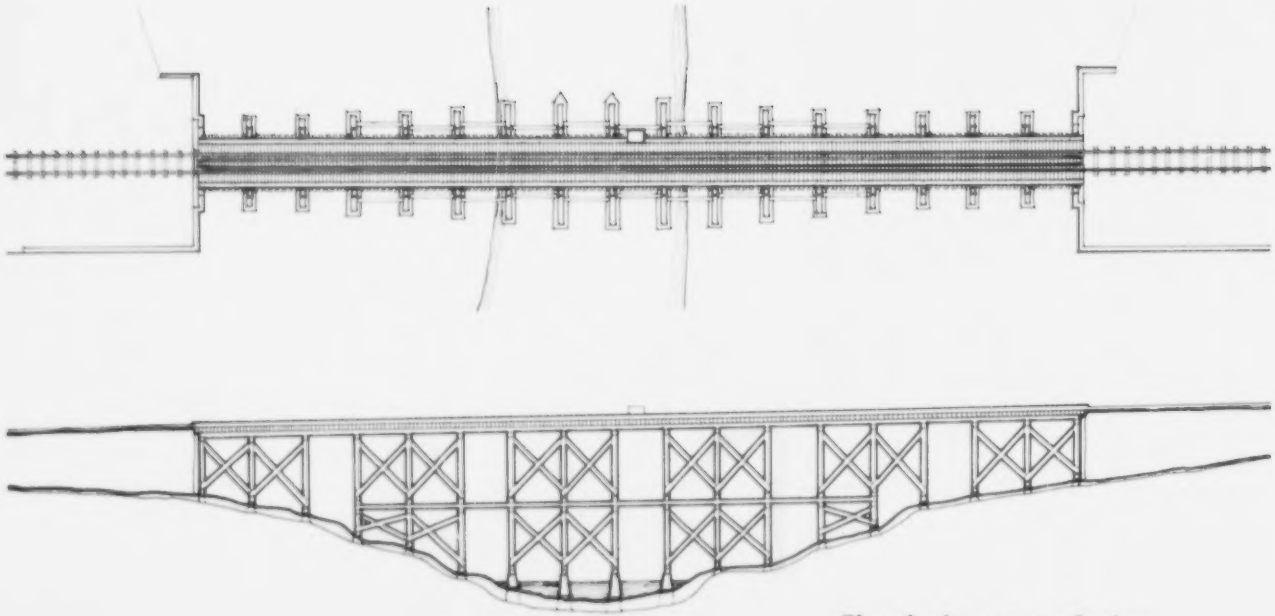


Elévation est



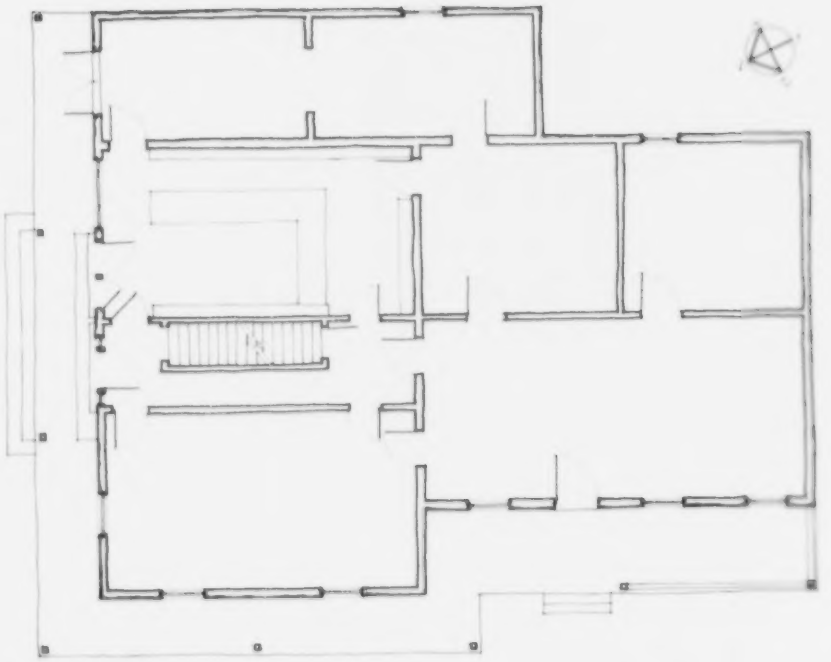
Gare Parker, Eardley

(C.C.N.)

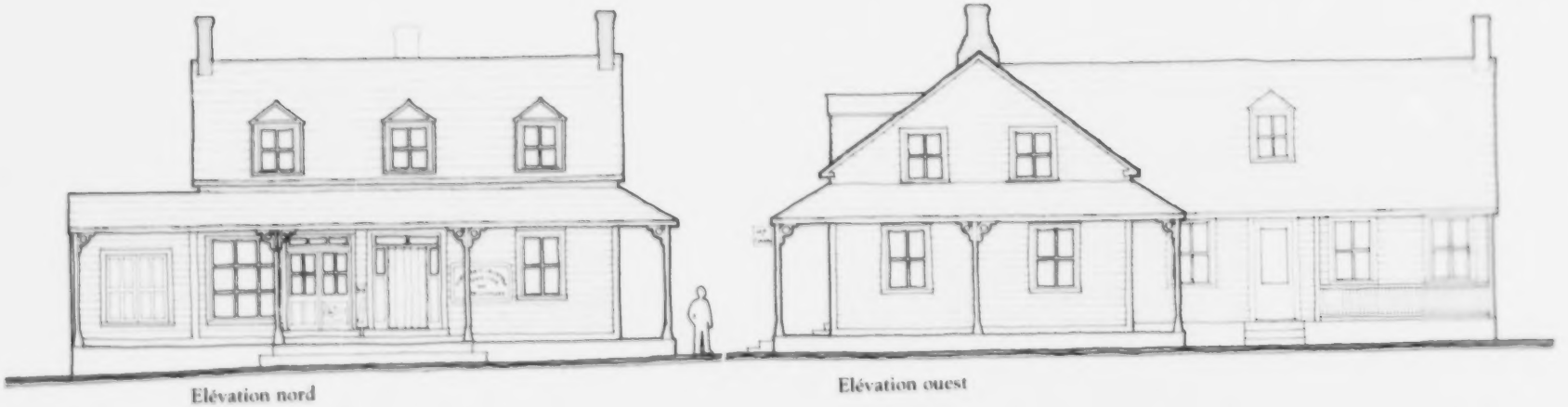


Chevalet ferroviaire, Onslow

Le magasin général était le principal lien des premiers colons avec le monde extérieur. En plus d'être un centre de ravitaillement, c'était le centre nerveux de la vie sociale.



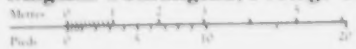
Plan du rez-de-chaussée



Elévation nord

Elévation ouest

Magasin Tourangeau, Portage-du-Fort



Les premiers magasins du comté de Pontiac étaient les postes de traite où l'on offrait aux Indiens, contre leurs fourrures, toute une panoplie d'articles, comme des marmites, des haches, des aiguilles, des hameçons, des tissus, des munitions et de l'alcool. Ensuite, ils devinrent des magasins généraux, qui desservaient les collectivités agricoles durant la dernière moitié du XIXe siècle et qui vendaient une grande variété d'articles, notamment des aliments séchés, des médicaments brevetés, des articles de couture, du kérosène et les outils les plus perfectionnés de l'époque. Dans le comté de Pontiac, tant à la ville qu'à la campagne, c'était le magasin général qui répondait aux besoins des habitants.

Le magasin général constituait le principal lien des premiers colons avec le monde extérieur. En plus d'être un centre de ravitaillement, c'était le centre nerveux de la vie sociale. À toute heure du jour, les hommes étaient assis autour du poêle pour se raconter des histoires et se tenir au courant des nouvelles qui venaient du sud. Par la suite, cette fonction fut officialisée, puisque plusieurs magasins furent appelés à jouer le rôle de bureau de poste.

Les magasiniers pouvaient renouveler leurs provisions seulement deux fois par année, et il leur fallait être perspicaces pour évaluer en une seule commande les besoins de toute une saison. Le grossiste avertissait les détaillants qu'ils pourraient se procurer certaines marchandises à une date précise. Au jour fixé, le représentant de la compagnie s'installait dans la salle d'échantillons de l'hôtel, pour mettre ses marchandises en montre et prendre les commandes des marchands de l'endroit. Ce vaste stock arrivait par navire à vapeur aux ports de Quyon et de Portage-du-Fort avant les années 1880 et ensuite au dépôt ferroviaire de Shawville et de Fort-Coulonge.

Le bâtiment qui abritait le magasin général logeait également la famille du magasinier et était souvent situé sur la ferme de la famille. Les besoins de la communauté ont changé ces dernières années, puisque les gens achètent la plupart de leurs aliments d'un magasin d'alimentation et que le magasin général doit faire concurrence au supermarché. Plusieurs magasins généraux ont dû fermer leurs portes; bon nombre ont été transformés en résidences.

De nos jours, certains magasins généraux sont encore en opération et offrent une grande variété de marchandises. Signalons l'épicerie McCrank's à Vinton, qui dessert cette localité depuis 1830 dans un bâtiment de bois équarri qui, à l'origine, avait un plancher de terre battue et servait de salle paroissiale. Alors que certaines agglomérations furent abandonnées au début du siècle, la population agricole de Vinton, elle, quitta son emplacement initial sur la montagne pour se rapprocher de l'Outaouais, de l'église et du magasin général.

Le magasin général est une institution traditionnelle propre à l'Amérique du Nord. Elle ne doit pas disparaître entièrement par manque d'intérêt ou par un souci de modernisation trop poussé. On prétend revenir à la tradition du magasin général lorsque l'on établit des "dépanneurs", mais ces magasins ne sont trop souvent que les concessionnaires d'une chaîne d'entreprises. Grâce à une judicieuse restauration, un ancien magasin général peut devenir un bureau attrayant, un restaurant, un magasin d'artisanat ou même un "magasin du coin" extrêment utile.

Magasin Tourangeau, Portage-du-Fort 23a

Demers-Centre 23b

Nickabeau 23c

Vinton 23d

Vers 1910, Campbell's Bay était un village typique, avec sa rue Principale bordée de maisons et de magasins qui offraient toute une gamme de services et de produits. Vingt ans plus tard, vers 1930, c'était le centre commercial et administratif du Pontiac. Son statut de chef-lieu se reflétait dans son architecture.

Située le long de la rivière, la ferme de Donald Campbell allait donner son nom à la ville de Campbell's Bay en 1860. Cette colonie découvrit sa vocation de centre commercial en 1887 dès l'arrivée du chemin de fer.

Au moment de son érection en municipalité en 1904, le village était un centre commercial florissant. Aux magasins généraux qui entouraient le dépôt ferroviaire, se greffèrent bientôt d'autres services et commerces comme le bureau de poste de McNally, le salon de coiffure Young, la boucherie Germain, la boulangerie Farrell, le magasin de vêtements Bowie, le magasin d'occasion de Bill Drew, la quincaillerie Lough's et la sellerie de Smith (au deuxième étage), l'atelier de mécanique de McLean et les hôtels Upper et Lower. Le genre de bâtiments que nous retrouvons dans cette période (autour de 1910) reflète l'atmos-

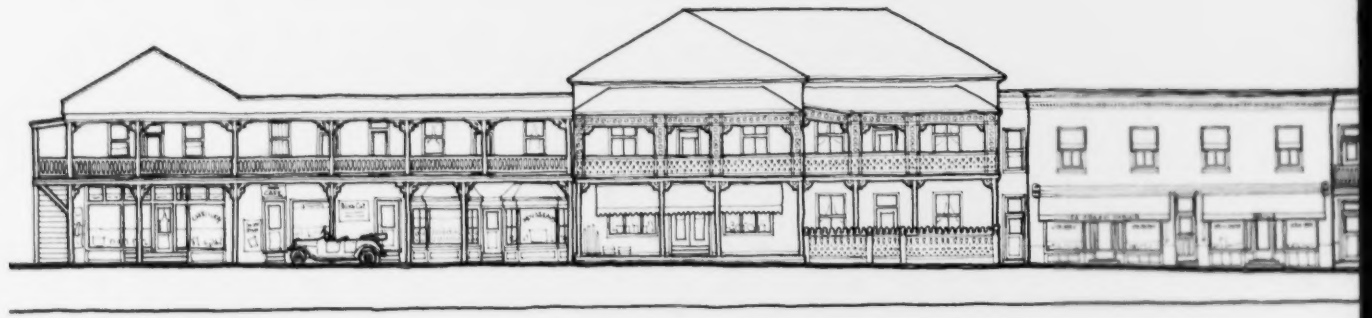
phère d'une petite ville et se manifeste par des maisons, des magasins et des bureaux qui sont tous situés sur la rue Principale.

Dès 1930, l'influence de Campbell's Bay s'étendait à l'extérieur de ses limites et amenait les habitants des villes et fermes voisines à utiliser les services qu'elle offrait: divertissements, établissements bancaires, scieries et services ferroviaires de passagers en direction d'Ottawa. Le palais de justice fut déménagé de Bryson à Campbell's Bay en 1927. L'architecture du village se développa au rythme de l'évolution sociale; la construction d'un nouvel ensemble d'immeubles en a fait un endroit idéal comme siège de comté.

Aujourd'hui, ce groupe d'immeubles est toujours au coeur de Campbell's Bay. Le changement qui frappe le plus, c'est l'absence de la gare; ce qui est moins évident, c'est la décentralisation du village. L'usage de l'automobile de plus en plus répandu a permis aux habitants de se rendre "en ville" et de fréquenter les grands centres commerciaux. Malgré la construction de nouveaux immeubles ici et là dans le village, l'atmosphère de centre-ville a été perdue.

Le groupe d'immeubles commerciaux de la rue Front est un exemple éloquent du développement urbain dans le comté de Pontiac. Tous ces immeubles pourraient s'adapter facilement aux conditions de la vie moderne et être transformés en locaux à vocation commerciale, professionnelle et gouvernementale. Par la plantation d'arbres, le réaménagement paysager et l'aménagement d'un parc de stationnement approprié, on pourrait restaurer chacun de ces immeubles dans le style de l'époque où ils connurent la prospérité. Ainsi, le coeur de Campbell's Bay connaîtrait un regain de vie.

Rue Front, vers 1910



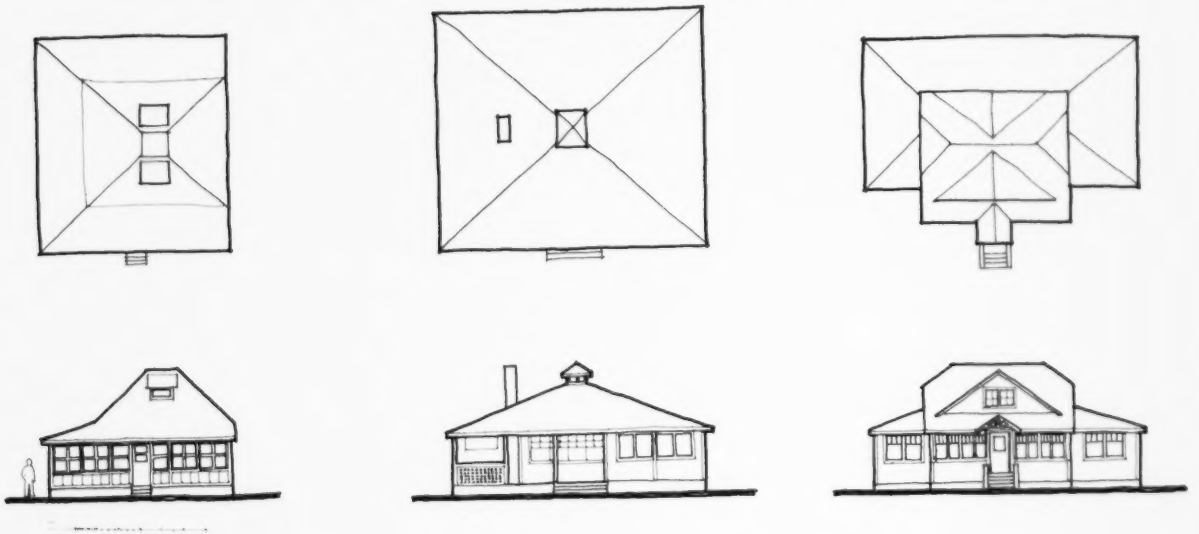
Rue Front, vers 1928

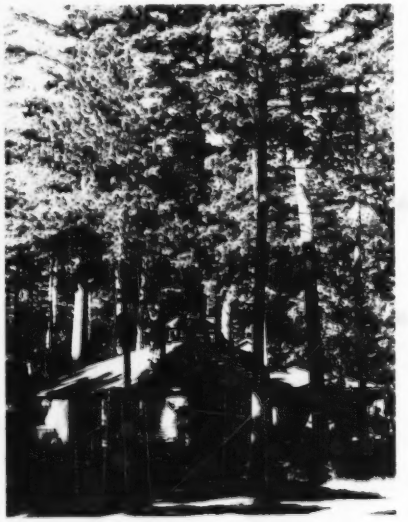
Rue Front, 1978

BANK OF MONTREAL
L.C.W.
FROMICA

Chalets d'été/Norway-Bay 25

La richesse et la variété des beautés naturelles du Pontiac ont, depuis longtemps, attiré l'attention des estivants et des touristes.

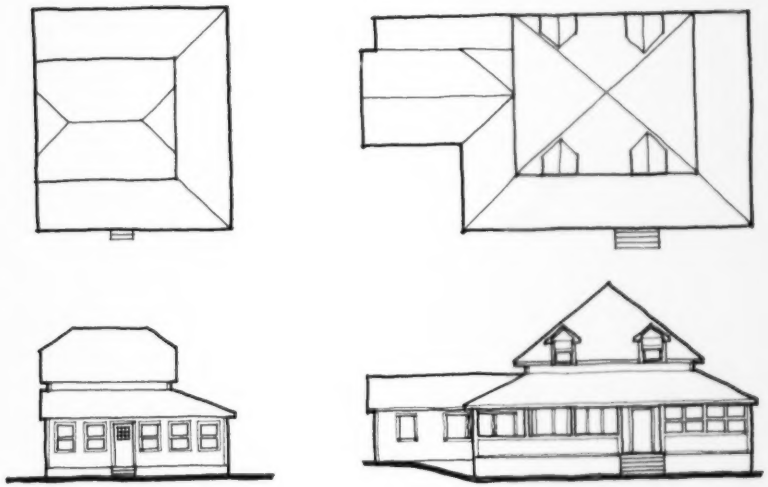


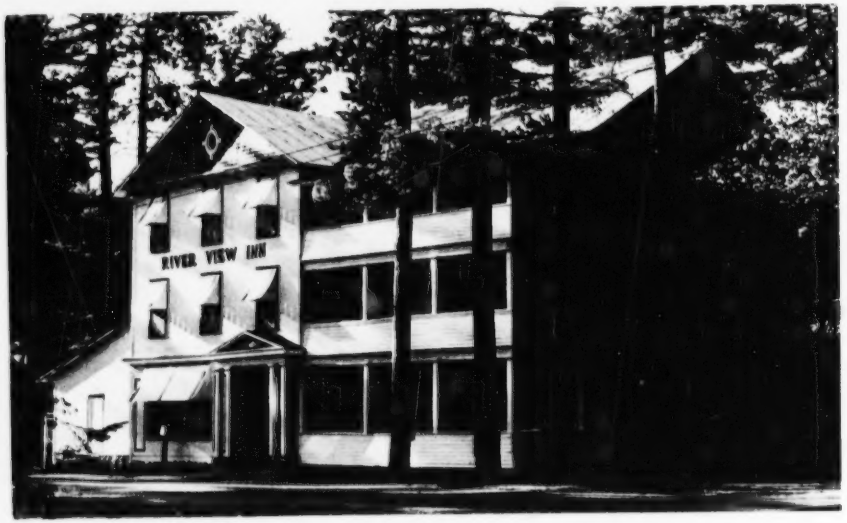


Pendant plusieurs années, l'abondance des richesses touristiques du comté de Pontiac a attiré les vacanciers et les villégiateurs estivaux. Outre les familles qui sont propriétaires de chalets sur les nombreux lacs et rivières et sur les collines boisées, il y a, durant les diverses saisons, un afflux de chasseurs, de pêcheurs, de motoneigistes. L'industrie touristique compte pour une partie importante de l'économie.

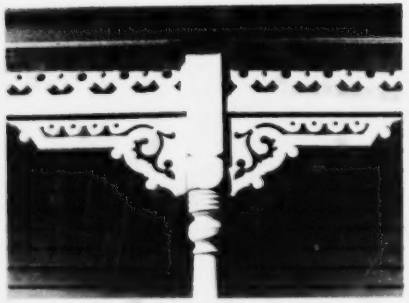
Le développement des loisirs de plein air offre la possibilité à ces gens, qui, à cause de leur travail routinier, en avaient rarement l'occasion, de faire l'expérience des forces et de l'équilibre de la nature. En général, les visiteurs respectent la terre et ses ressources. Plusieurs propriétaires de chalets et autres amateurs de plein air ont formé des associations en vue de protéger la faune et la flore.

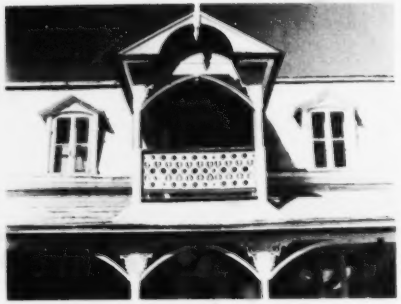
L'un des plus anciens centres de villégiature du comté est le village de Norway-Bay, qui a été créé presque entièrement par les villégiateurs et les retraités. Le nom du village vient de l'excellent peuplement de pin blanc, ou pin de Norvège, qui est conservé avec fierté le long d'un large tronçon paisible de l'Outaouais. C'est un endroit de retraite populaire depuis le début du siècle, en raison de la beauté du paysage et de sa proximité de la région d'Ottawa-Hull. Au début, les villégiateurs s'y rendaient en prenant le train jusqu'à Sand Point, sur la rive ontarienne de la rivière, puis passaient de l'autre côté, empruntant un traversier à aubes mû par des chevaux. Par la suite, on a remplacé ce traversier par un autre plus moderne, qui fut en service jusqu'en 1963. En 1914, le Canadien National se rendait jusqu'à Norway-Bay. Bientôt, cependant, l'automobile devint le moyen de transport usuel.

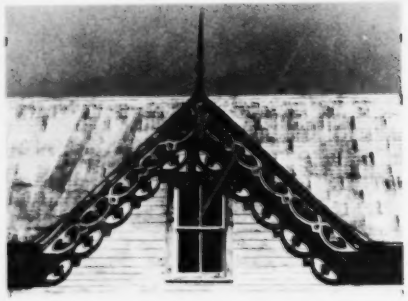


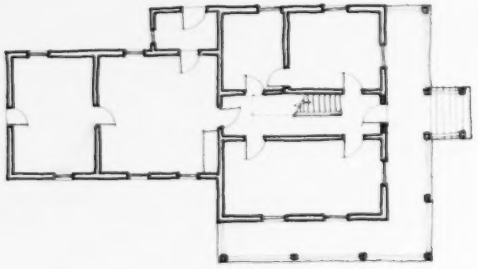


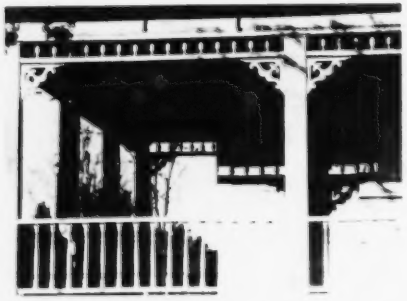
Boiserie décorative 26

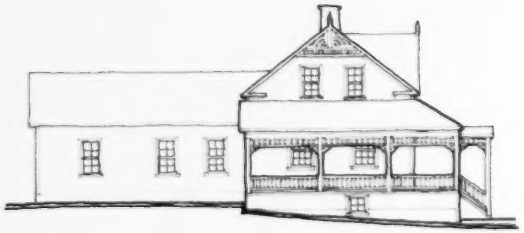


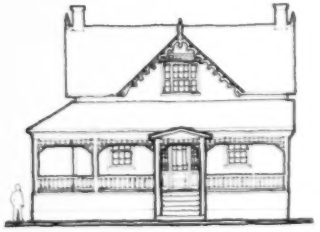










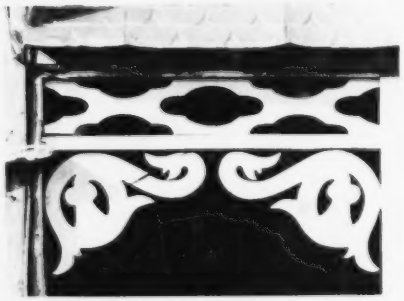


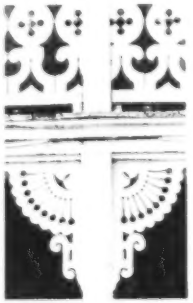
Maison Thompson-Dagg, Portage-du-Fort

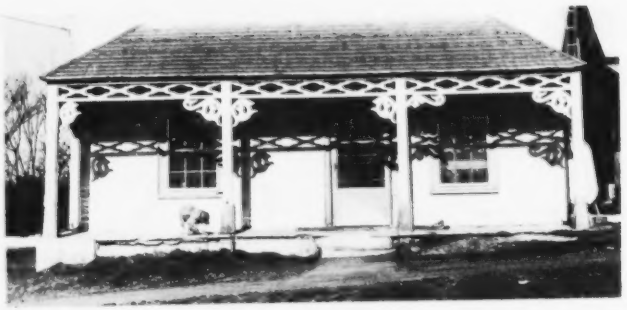
Après avoir bouché les crevasses de la maison familiale, après l'avoir enduite de plâtre et recouverte de planches à clins on pensait le plus souvent à la décorer. Il était tout naturel que l'on songeât à poser des boiseries décoratives, étant donné que l'architecture "à bordure de pignon" comme on l'appelait alors, était en vogue aux États-Unis, qu'il était facile de se procurer du bois de sciage et que presque tous les cultivateurs étaient également menuisiers.

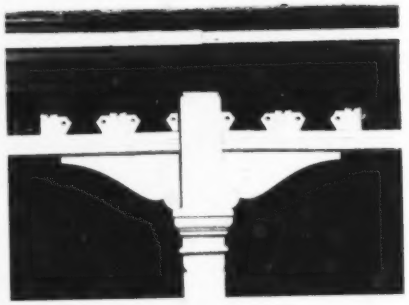
Dans la région, l'apparition des boiseries décoratives remonte à la fin du XIXe siècle: elle semble être une réaction à la sobriété et au caractère strictement utilitaire de l'architecture des premiers arrivants.

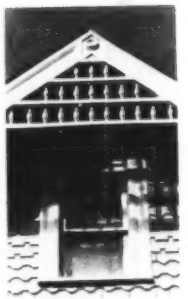
Le développement de la construction à ossature en bois et la disponibilité de nouveaux matériaux amenèrent les constructeurs à constater qu'ils n'étaient

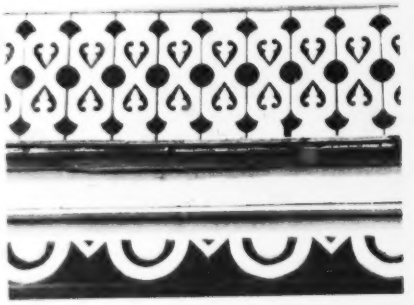








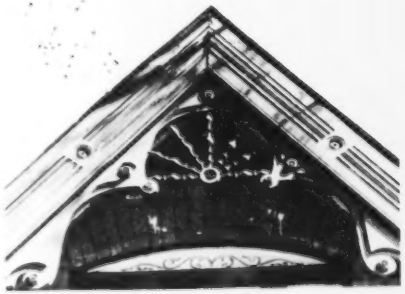


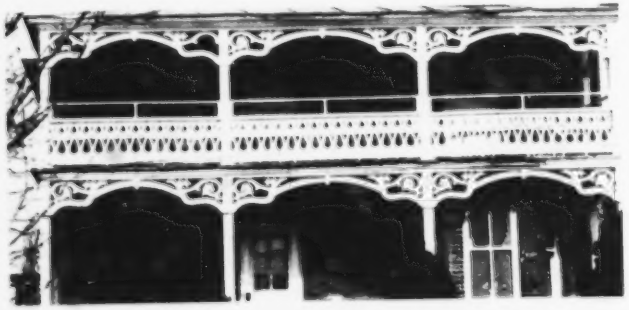


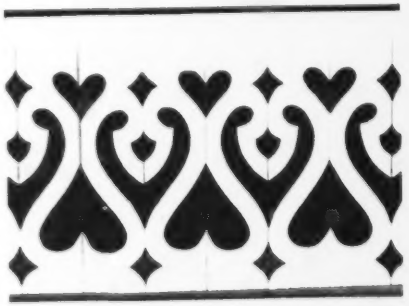
plus limités à la construction par empilage. Désormais, ils pouvaient facilement poser des lucarnes ainsi que des boiseries décoratives. Le découpage en "pain d'épice" permettait de donner libre cours à leur imagination et, contrairement au style austère des générations précédentes, ajoutait une touche originale et décorative.

Les thèmes typiques qu'on retrouve dans le comté de Pontiac sont des dessins géométriques et des ensembles floraux, notamment le chardon écossais, le gland et la feuille d'érable. Dans l'ensemble, cette décoration est très fournie et a subi l'épreuve du temps, contrairement aux styles en filigrane populaires en Ontario.

La maison Thomson-Dagg illustre très bien l'utilisation efficace de la planche à clins, de la galerie et de la décoration revêtant une construction en bois rond, ce qui donne l'extérieur imposant et l'intérieur chaleureux des habitations de cette époque.

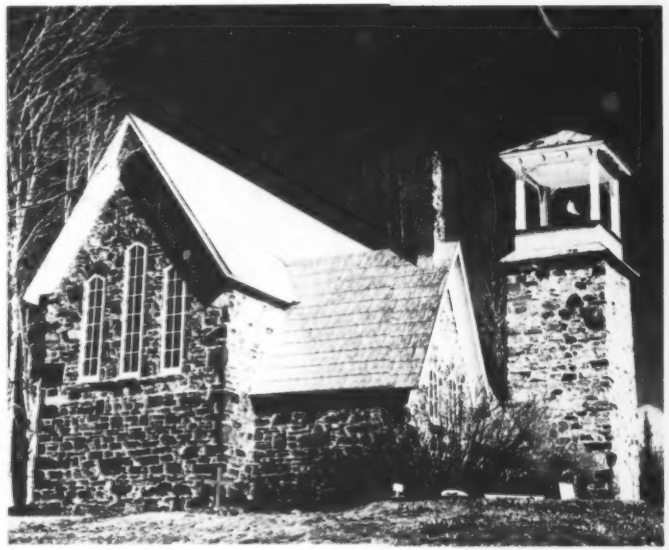


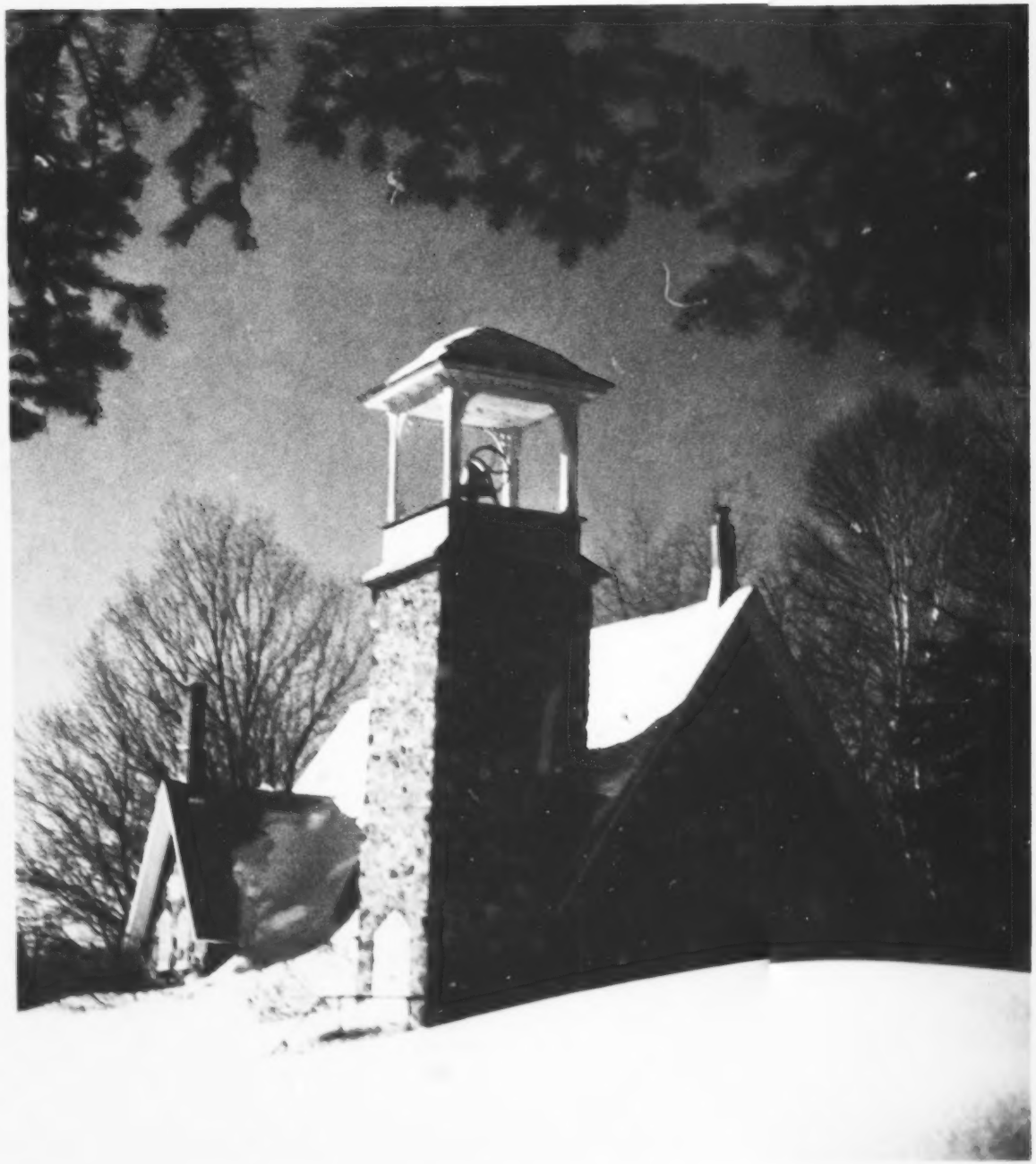




Eglises protestantes 27

Eglise anglicane, St-Stephen 27a





Aussitôt qu'un village était bien établi et organisé, on bâtissait l'église.

Avant la construction des premières églises, la vie religieuse des gens du comté était alimentée par la lecture de la Bible et par les missionnaires itinérants. Les premiers de ces missionnaires étaient des membres du clergé méthodiste. Ceux-ci desservaient les deux rives de l'Outaouais, et ce n'est qu'en 1834 qu'un pasteur y fut nommé pour exercer son ministère à plein temps.

En 1842, fut érigée à Shawville la première église de la paroisse de Clarendon qui comprenait alors le secteur s'étendant de Fort-Coulonge jusqu'à l'ouest d'Aylmer. Cette église desservait les fidèles appartenant à l'Église d'Angleterre et comptait alors plus de 1 000 adhérents. En 1872, la communauté allemande de Thorne forma la première assemblée luthérienne du comté.

L'esprit évangélique caractérise depuis longtemps les églises de la vallée de l'Outaouais. L'un de ceux qui ressentit l'appel de Dieu et consacra toutes ses énergies au mouvement de renouveau était le révérend Ralph C. Horner, né à Radford, près de Shawville. Celui-ci quitta les rangs des méthodistes en 1895. Il organisa l'Église-des-Saints-de-Dieu et la "Standard Church of America" (connue dans la région sous le nom de

Eglise pentecôtiste, Waltham 27b

Danford Lake 27c

"Homerite") qui se répandit au Canada et à l'étranger sous son épiscopat. Il existe aujourd'hui plus d'une douzaine de confessions protestantes qui ont pignon sur rue dans le comté de Pontiac.

Jusqu'au XXe siècle, un village typique du comté de Pontiac comptait une église anglicane, méthodiste, luthérienne ou catholique. Dans la plupart des régions rurales, il y avait une nette séparation entre les groupes protestants et catholiques et également entre les groupes des diverses origines ethniques, car la politique en matière d'immigration était d'encourager la création de colonies distinctes selon les diverses nationalités et croyances. En raison de la somme de travail à exécuter au foyer pour assurer la subsistance de la famille et à cause de la lenteur des moyens de transport, les contacts entre les diverses agglomérations étaient peu fréquents; certains résidents ne s'éloignaient pas plus de 40 à 50 km de leur foyer pendant toute la durée de leur vie.

L'église était construite dès qu'une communauté était suffisamment installée et organisée. Elle devenait le centre de la vie sociale et religieuse. Les réunions de diverses organisations, les dîners et les réunions sociales permettaient aux gens de se reposer de leur travail dans un climat de détente.

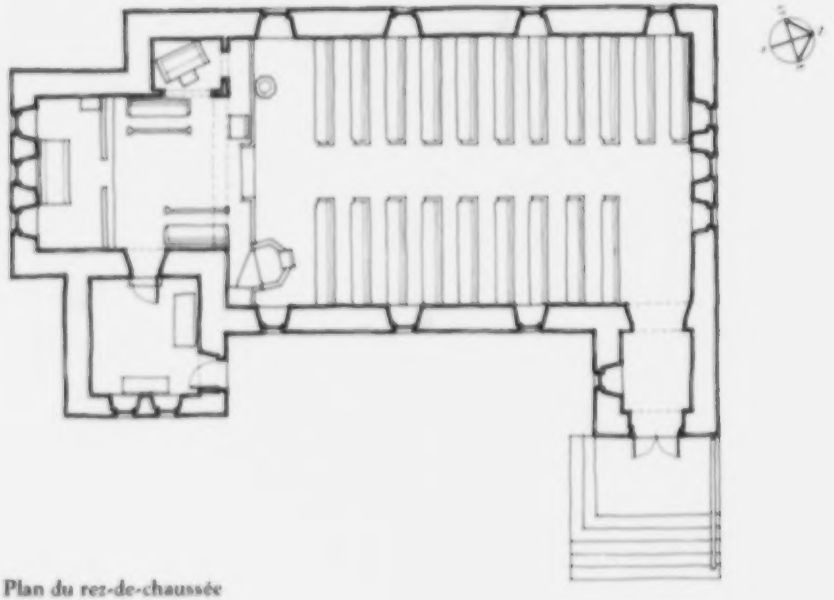
Le pasteur était un personnage tenu en haute estime, non seulement en raison de son autorité morale et de son éducation, mais aussi en raison des misères et des sacrifices qui étaient le lot de sa charge. Il partageait les joies des familles nombreuses de ses paroissiens et, dans

Eglise methodiste, Haysworth 27d

Eglise "United", Eardley 27e

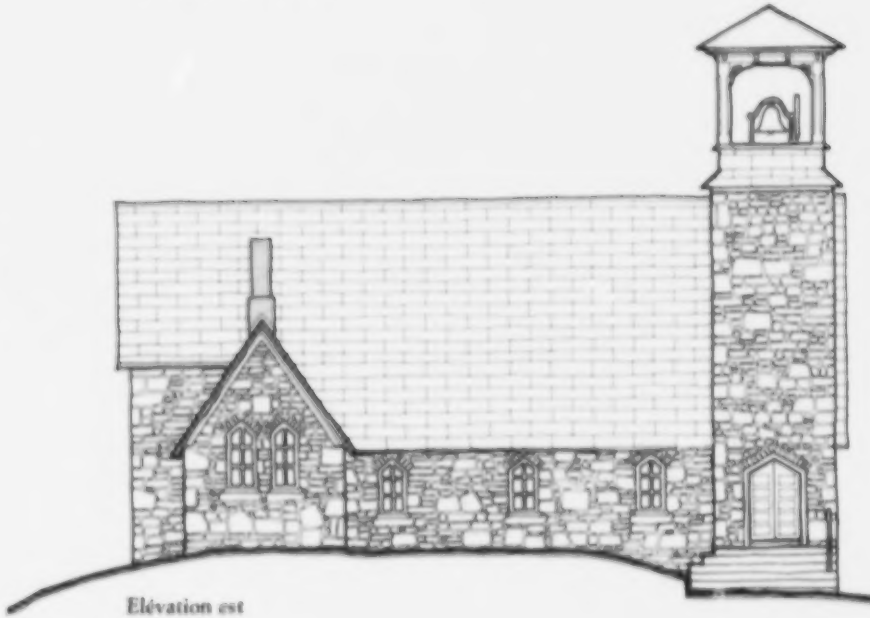
les périodes d'épidémie et les moments d'épreuves, fournissait l'inspiration et la sollicitude qui stimulaient les colons à persévérer.

Dans les collines vallonneuses du comté de Thorne, à quelque 24 kilomètres de l'Outaouais, la région de Greermount ou Cole's Creek fut colonisée par des immigrants originaires pour la plupart de l'Ulster (Irlande du Nord). Leur église anglicane St. Stephen's est typique, sous plusieurs rapports, de l'église rurale qui desservait une communauté locale. Construite près de l'emplacement d'une église plus ancienne en bois rond, elle fut commencée en 1881 et terminée en 1886. Le révérend A. J. Greer fit la tournée des camps de bûcherons et des concessions forestières et recueillit 1 030,70$ pour la construction de la nouvelle église. Les paroissiens participèrent activement à l'érection du temple. Les pierres furent ramassées au sommet du mont Greer et transportées en voitures tirées par des chevaux jusque dans la vallée verdoyante choisie comme site de l'église. Il s'agit de pierres dures et rugueuses, du granit et du feldspath, qui y furent déposées durant la période glaciaire, et dont les dimensions varient de quelques centimètres à un mètre carré et plus. On choisissait des pierres ayant la forme de blocs, la taille étant limitée à l'équarrissage des angles et à l'élimination des irrégularités. Bien que la maçonnerie ne soit pas tellement travaillée, elle est solide et durable, et le bâtiment reflète bien l'esprit de la communauté dont elle est l'ornement et l'orgueil.

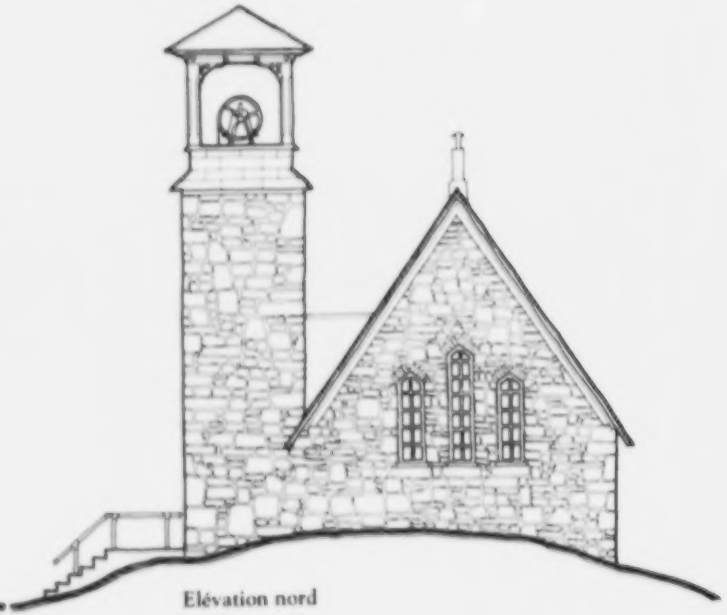


Plan du rez-de-chaussée

Eglise anglicane St-Stephen, Greermount



Elévation est



Elévation nord

Bibliographie

Alexis, le Rev. P.; *Histoire de la Province Ecclesiastique d'Ottawa et de la Colonisation dans la Vallée de l'Ottawa.* Ottawa, 1897.

Bond, C. C. J. "The Hudson's Bay Co. in the Ottawa Valley", *The Beaver*, printemps 1966.

Bryson Home-Coming Week. 1973. (Brochure du centenaire).

Chapeau Centennial, 1974. (Brochure du centenaire).

Clarendon and Thorne Historical Records. Opportunities for Youth, 64 vol., 1973. (manuscrit).

Doyle, Denzil. *The Doyles of the Ottawa Valley*.

Equity, The. Shawville, July 18, 1963. (Centenaire de Portage-du-Fort).

Equity, The. "Centennial Edition", Shawville, Oct. 12, 1967.

Gillis, Sandra J., *The Timber Trade in Ottawa Valley 1805-54*. (manuscrit).

Greening, William, *The Ottawa*.

Guillet, E. C. *Pioneer Days in Upper Canada*. Toronto, University of Toronto Press, 1964.

Hodgins, W. A. *The W. A. Hodgins Papers*. (manuscrit).

Kennedy, Clyde C. *The Upper Ottawa Valley*. Pembroke, The Renfrew City Council, 1970.

Lapointe, Pierre-Louis (ed.). *Hull: 1800-1975*. Hull, 1975.

Lee-Whiting, Brenda B. "The Fortunes of a Trading Post: Fort William, Quebec, 1823-1869", *Canadian Geographical Journal*, Juillet 1968.

Legget, Robert. *The Ottawa Waterways*. Toronto, University of Toronto Press, 1975.

MacKechnie, S. Wyman, *What Men They Were!*. Shawville, Dickson Press, 1975.

Mallory, Enid S. "The Other Fort William," *The Beaver*, printemps 1966.

Moodie, Danzil. *Campbell'd Bay*. 1967. (Brochure du centenaire).

Morse, Eric W. *Les routes des voyageurs: Hier et aujourd'hui*.

Naylor, W. H. *The Church in Clarendon*. Montréal, 1918.

Nord de l'Outaouais, Le. Ottawa, Le Droit, 1938.

O'Dwyer, William C. *Highways of Destiny*. Diocèse de Pembroke, 1965.

Ondaatje, K. et Mackenzie, L. *Old Houses of Ontario*.

Quyon-Onslow 1875-1975. (Brochure du centenaire).

Portage-du-Fort Centennial. 1963. (Brochure du centenaire).

Potvin, Robert. "Cadieux: L'épopée d'un coureur de bois", *Asticou* 13, Automne 1974.

Shawville '73, 1973 (Brochure du centenaire).

Up the Hills to Home, 1977. (Brochure du centenaire, canton de Thorne.)

Witton, Charlotte, *100 Years A 'Fellin'*. Braeside, Gilles Brothers and Co., 1942.

Postface

Le Patrimoine architectural du Pontiac a d'abord été conçu pour servir d'exposition itinérante. Le tout était composé de 36 panneaux, sur lesquels on trouvait des dessins, des photographies en noir et blanc ainsi qu'un texte descriptif.

Cette exposition est le fruit de sept mois de travail effectué par une équipe de huit personnes qui avaient toutes participé, antérieurement, d'une façon ou d'une autre, à la construction ou à la conception d'immeubles: le coordonnateur du projet avait une formation d'architecte alors que les autres membres de l'équipe avaient de l'expérience dans la construction d'habitations en brique, en pierre, en bois rond et équarri ainsi que dans les méthodes de construction moderne.

La première phase du projet commença en janvier 1978 et nécessita l'établissement d'un répertoire des bâtiments intéressants du comté. Les membres de l'équipe communiquèrent avec les maires et les historiens locaux pour obtenir leur avis et ratissèrent le comté pour interviewer les résidents. Cela permit de choisir 450 bâtiments, qui furent localisés sur des cartes maîtresses. Pour chacun d'eux, on prépara une photographie et une fiche signalétique.

Après discussion et consultation avec spécialistes et historiens, il fut décidé de retenir les 27 thèmes qui feraient l'objet de l'exposition. Le choix a été effectué de façon à illustrer les divers modes de vie dans le Pontiac, depuis les débuts jusqu'à nos jours. Les facteurs qui ont influencé notre choix étaient l'importance historique, la valeur esthétique, l'âge et le caractère tantôt typique, tantôt unique d'un bâtiment.

Au cours des quatre mois suivants, les éléments de l'exposition furent réunis et préparés. L'équipe d'historiens et de rédacteurs approfondit les recherches sur chaque bâtiment et sur chacun des thèmes. Les résidents locaux, grâce à leur facilité à se rappeler le passé, furent d'une aide inestimable.

Dans une chambre noire installée à Campbell's Bay, des photographes exposèrent et développèrent 5 500 épreuves afin de pouvoir capter au mieux l'atmosphère qui se dégageait de chaque bâtiment. Simultanément, l'équipe de dessinateurs mesurait chaque édifice et chaque lieu historique et préparait les dessins de finition qui allaient devenir le coeur de l'exposition. Un artiste visita les lieux et chercha à situer les bâtiments dans une perspective à la fois historique et esthétique.

En août 1978, toute la documentation était enfin réunie pour être présentée au public. Depuis, l'exposition a été présentée dans plusieurs villes du Québec et de l'est de l'Ontario. L'accueil qu'on lui fit fut toujours des plus chaleureux.

Devant l'enthousiasme qu'ils suscitaient, nous avons cru que ces textes, dessins et photographies pourraient faire l'objet d'un livre. Grâce à l'aide et à l'encouragement d'historiens, de dessinateurs et du public, nous avons donc entrepris d'en modifier la présentation.

Ce livre comprend tout le contenu original de l'exposition avec, en outre, des photographies en couleurs et certains détails historiques qui furent ajoutés.

Remerciements

Le groupe pour la sauvegarde du patrimoine du Pontiac

Philip Gabriel:	**design, dessins d'architecture, photographie et coordination**
Peter Ruppell:	**recherches et rédaction de textes**
Marilee DeLombard:	**recherches et rédaction de textes**
Lise Lauriault:	**recherches et rédaction de textes**
Joseph Newport:	**dessins d'architecture**
Phillip Van Horn:	**photographie et coordination**
Norbert Senf:	**photographie**
Elke Bzdurreck-Wills:	**dessins et illustrations**

Aide financière et appuis divers

Plusieurs organismes et individus nous ont secondé dans la réalisation de l'inventaire, de l'exposition et de cette publication sur le patrimoine architectural du Pontiac. Rosaleen Dickson, rédactrice en chef du journal régional, *The Equity*, est à l'origine de ce projet. Le Conseil régional de développement de l'Outaouais a parrainé notre demande de subvention au programme Canada au travail pour l'inventaire et l'exposition. L'Inventaire canadien des bâtiments historiques a été une de nos principales sources de référence et nous avons bénéficié des conseils et de l'expertise de son personnel. Rolf Latte, de la Commission de la capitale nationale, nous a également guidé au niveau de l'analyse architecturale et il nous a procuré une subvention pour une traduction française du texte de l'exposition. Pierre-Louis Lapointe, l'archiviste régional du ministère des Affaires culturelles, a toujours encouragé le projet et, grâce à lui, nous avons obtenu une subvention de la Direction générale du patrimoine pour finaliser l'exposition. C'est la Direction générale du patrimoine qui a financé et organisé la production de cette publication. Enfin, les gens du comté de Pontiac méritent nos remerciements les plus chaleureux parce qu'ils ont fait revivre leur histoire et conservé des édifices qui sont illustrés dans ce volume.

Les extraits du livre *What Men They Were* ont été reproduits avec la permission de l'auteur, S. Wyman MacKechnie, et de l'éditeur, Dickson Enterprises.

Traduction et adaptation de l'anglais au français

Gobeil le Marquand
Pierre-Louis Lapointe
Maurice Boyer

Martin Adams, Portage-du-Fort
Amelia Arbic, Campbell's Bay
Romeo Arbic, Campbell's Bay
Lloyd Armstrong, Clarendon
Melvin Armstrong, Shawville
Delmer Barber, Bristol
Lorney Bechamp, Pontiac West
L. P. Berard, Tancredia
Suzanne Bernier-Héroux, Québec
Mr. & Mrs. Larry Black, Campbell's Bay
Bonanza Inn, Rapides-des-Joachims
Rev. Harry Boukett, Shawville
Richard Bowie, Campbell's Bay
Maurice Boyer, Ladysmith
Howard Brandston, New York City
Billy Brennan, Sheenboro
Gustav Bretzlaff, Otter Lake
Mr. & Mrs. Lars Bretzlaff, Schwartz
Maynard Bretzlaff, Ladysmith
Gertrude Brosseau, Portage-du-Fort
Michel Brunet, C.R.D.-O., Hull
Henry Brunson, Quyon
Louise Bryant, Aylmer
Frank Bzdurreck, Greermount
Pirkko Bzdurreck, Greermount
Mr. Caldwell, Consolidated Bathurst
David Callahan, Athens, Ohio
Bob Carrier, Hull
François Choquette, Québec
Mrs. Leo Coghlan, Waltham
René Corriveau, Calumet
Ronald Coyne, Bryson
Venetia Crawford, Campbell's Bay
Ernest Dagg, Campbell's Bay
Florence Dagg, Portage-du-Fort
Heather Dickson, Shawville
George Dunlop, Clarke's
Cathy Dupuis, Fort-Coulonge
Mrs. Laurette Durocher, Waltham
Uldrich Durocher, Fort-Coulonge
Gordon Elliot, Campbell's Bay
Mr. & Mrs. Lloyd Elliot, Campbell's Bay
Melbourne Elliot, Clarendon
Mrs. L. Emard, Shawville
Jerry Ewenson, C.P. Rail, Montréal
Raymond Fleury, Vinton
Fred Fox and staff, Fox Photography, Ottawa
Elwood Francoeur, Campbell's Bay
Denise Friend, Aylmer
Earl Furgeson, New York City
Annie Gamble, Shawville
Elsie Gibbons, Portage-du-Fort
Lylee Gravlin, Jim's Lake
Elizabeth Pearle Green, Ottawa
Ira Greer, Yarm
Monseignor Harrington, Chapeau
Bruce & Betty Hay, Eardley
Elmer Hayes, St. Joseph
Mary Ellen Hayes, St. Joseph
Lloyd Henderson, Wyman
Gerry & Liz Hilferty, Middleport, Ohio
Glenn Hodgins, Shawville
Lloyd Hodgins, Shawville
Bob Judd, Shawville
Judy & Charlie, Black River
Rosemary Kam, Ottawa
Eric DeLombard Kelley, Thorne
Clarella Keon, Sheenboro
Pat Keon, Sheenboro
Walter Kilgour, Clarendon
Gilles Lafrance, Hull
Arthur Labelle, Waltham
Francis Lair, Chapeau
Jimmy Lance, Rapides-des-Joachims
Christian Lapointe, Aylmer
G. L. Larivière, M.P.P., Pontiac Co.
Omer Lavallée, C.P. Rail, Montréal
Mary Lawn, Campbell's Bay
Mrs. Bryan LeClerc, Rapides-des-Joachims
Thomas H. Lefebvre, M.P., Pontiac Co.
Donat'LeGuerrier, Fort-Coulonge
Earl Lepine, Chichester
David Lunam, Campbell's Bay
S. Wyman MacKechnie, Wyman
Mrs. Mallette, Portage-du-Fort
Gerald Manwell, Portage-du-Fort
Roger Marois, Museum of Man, Ottawa
Andrée & Bob Martin, Campbell's Bay
Hildy Maze, New York City
Wilson & Pearl McCleary, Shawville
Wilson & Sarah McCleary, Shawville
Francis McCrank, Vinton
Wallace McDonald, Chapeau
Everett McDowell, Shawville
Neil McGuire, Chapeau
Norval & Cora McNeill, Charteris
Fred Meilleur, Chapeau
Metis Association, Campbell's Bay
Claude Michaud, Québec
Florence Miller, Fort William
Denzil Moodie, Campbell's Bay
Mike Mousseau, Campbell's Bay
Romeo Mousseau, Campbell's Bay
Mr. & Mrs. Andrew Murray, Campbell's Bay
Mr. & Mrs. Roland Murray, Ottawa
Derek & Karen Nayler, Thorne
Mike Nephin, Nickabeau
Kevin Newell, Dunraven
Michael Newton, N.C.C., Ottawa
Karen Nulf, Athens, Ohio
Mr. Olmstead, Eardley
Clifford Olmstead, Bryson
Réal Paul, Fort-Coulonge
Joey Peck, Danford Lake
Mr. & Mrs. Lloyd Perry, Quyon
Yves Pinard, C.R.D.-O., Hull
Pontiac Historical Society, Shawville
Pontiac Social Planning Council
Hugh Proudfoot, Fort Coulonge
David Reiser, Athens, Ohio
Harper Rennick, Shawville
Clifford Robillard, Campbell's Bay
Mr. & Mrs. Frank Rose, Eardley
Lise Rose, C.R.D.-O., Hull
Alex Russell, Clarendon
Alfred Russell, Bristol
Dan Ryan, Manpower, Campbell's Bay
Barbara Salomon de Friedberg, Québec
Ernest Schrankler, Ladysmith
Reginald Scobé, Portage-du-Fort
Les Secrétaires publiques, Campbell's Bay
Gloria Serré, Calumet
Richard Sharpe, Aylmer
Rosemary Shea, Campbell's Bay
Harvey Smiley, Clarendon
Alex Smith, Campbell's Bay
Asa Smith, Campbell's Bay
Leonard Smith, Campbell's Bay
Lila Smith, Shawville
Mr. & Mrs. Grenville Sparrow, Shawville
Lillian Spinks, Chapeau
Bob & Marylin Stanley, New York City
Mrs. Owen Toller, Ottawa
Mrs. Watt Taylor, Shawville
Alexandre Tremblay, Calumet
Cledus Tubman, Radford
Kenny & Mary Tubman, Bristol Ridge
Lennis & Emman Tubman, Thorne
M. & V. Tourangeau, Portage-du-Fort
Mrs. J. Turner, Nickabeau
Richard Vezeau, Thorne
Bob Vibert, Campbell's Bay
Cecil Vibert, Campbell's Bay
Grace Eileen Vuori, Ottawa
Harry & Eileen Wallace, Clarendon
Koichi Watanabe, Ottawa
Louis Welch, Norway-Bay
Carmen Wickens, Clarendon
Sandy Wickens, Clarendon
Clarence Wilson, Clarendon
Edith & Merlin Woods, Stark's Corners
Garnet, Fred and Melvin Woods, Thorne
Adolf Zimmerling, Otter Lake
Billy Zimmerling, Otter Lake

Imprimé au Québec, Canada

Dans la même collection:

1. *Georges Barré:* Cap Chat (DgDg. 1) Un site de sylvicole moyen en Gaspésie.
2. *Laurent Girouard:* Station 2, Pointe-aux-buissons.
3. *Yves Laframboise, resp.:* Neuville - Architecture traditionnelle.
4. *Yves Laframboise, Pierre Bureau, Claude Michaud et Renée Côté:* Calixa-Lavallée - Répertoire d'architecture traditionnelle.
5. *Daniel Chevrier:* Préhistoire de la région de Moisie.
6. *Fernand Caron:* Fred C. Würtele, photographe.
7. *André Bernier:* Le vieux Sillery.
8. *Michel Dufresne:* Beauport, de la côte à l'arrière-pays, ses paysages et ses traditions.
9. *Michel Gaumond et Paul-Louis Martin:* Les maîtres-potiers du bourg Saint-Denis, 1785-1888.
10. *Marie-Thérèse Thibault:* Monuments et sites historiques du Québec.
11. *Bernard Saladin D'Anglure:* La parole changée en pierre.
12. Bernard Genest, René Bouchard, Lise Cyr et Yvan Chouinard: Les artisans traditionnels de l'est du Québec.
13. *Pierre Bureau, Renée Côté et Claude Michaud:* Boucherville - Répertoire d'architecture traditionnelle.

Gouvernement du Québec
Ministère des Affaires culturelles
Direction générale du patrimoine